

การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น



นายชัชวาลิต แก้วลาดวงษ์

สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2549

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

THE REDEVELOPMENT OF KHONKAEN RAILWAY STATION AREA : KHONKAEN
PROVINCE

Mr. Chudwalit Kaewladwong

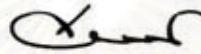


สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Architecture Program in Urban Design
Faculty of Architecture
Chulalongkorn University
Academic Year 2006
Copyright of Chulalongkorn University

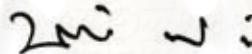
หัวข้อวิทยานิพนธ์ การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น
โดย นายชัชวาลิต แก้วลาดวงษ์
สาขาวิชา การออกแบบชุมชนเมือง
อาจารย์ที่ปรึกษา ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ระห์ตกร โรจนประดิษฐ์

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็น
ส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทมหาบัณฑิต



..... คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ เลอสม สถาปิตานนท์)

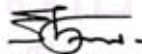
คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์



.....ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. นพพันธ์ ตาปนานนท์)



.....อาจารย์ที่ปรึกษา
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ระห์ตกร โรจนประดิษฐ์)



.....กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร. วีระ สัจกุล)



.....กรรมการ
(อาจารย์ ดร. ไชศรี ภัคดีสุขเจริญ)

ชัชวาลิต แก้วลาดวงษ์ : การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น
(THE REDEVELOPMENT OF KHON KAEN RAILWAY STATION AREA :
KHON KAEN PROVINCE) อ.ที่ปรึกษา : ผศ.ดร. ระหัตถ์ โรจนประดิษฐ์, 128 หน้า.

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์หลักในการศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นกับการใช้พื้นที่ และปัญหาจากลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ เพื่อหาแนวทางการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟขอนแก่น โดยใช้การออกแบบชุมชนเมืองเพื่อแก้ปัญหา และออกแบบให้เหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่ จากการศึกษาพบว่าพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟขอนแก่นมีปัญหา ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 4 ประการ คือ ปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เหมาะสม ปัญหาความเสื่อมโทรมของพื้นที่ ปัญหามลพิษในเมือง และปัญหาการจราจร

แนวทางในการพัฒนาได้เสนอให้มีการวางผังเพื่อการพัฒนาใหม่ ให้สอดคล้องกับศักยภาพและโอกาสในการพัฒนา ตามแนวนโยบายระดับประเทศและระดับภูมิภาค ซึ่งในการศึกษาคั้งนี้ได้สรุปแนวทางการที่เน้นการแก้ปัญหาที่มีผลกระทบต่อพื้นที่ ซึ่งเป็นการพัฒนาในระยะสั้น เพื่อเพิ่มศักยภาพและมูลค่าให้แก่พื้นที่เพื่อรองรับการพัฒนาขนาดใหญ่ในระยะยาวต่อไปได้ในอนาคต โดยในการวางผังพัฒนาบริเวณสถานีรถไฟขอนแก่นประกอบไปด้วย 1) แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต 2) แผนผังการคมนาคม และการแก้ปัญหาการจราจร 3) พัฒนาและปรับปรุงพื้นที่โล่ง 4) พัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์เมือง

ผลที่ได้จากการศึกษาสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการวางแผนการพัฒนาในอนาคต รวมทั้งข้อมูลแนวความคิดต่างๆ สามารถนำไปพัฒนาต่อให้เกิดเป็นรูปธรรมเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อหารูปแบบการพัฒนาพื้นที่ให้เหมาะสมต่อไปได้

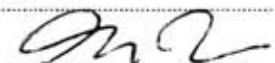
สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สาขาวิชา การออกแบบชุมชนเมือง

ปีการศึกษา 2549

ลายมือชื่อนิสิต

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา

#4674117725 : **MAJOR URBAN DESIGN**

KEY WORD : URBAN DESIGN/URBAN REDEVELOPMENT/ RAILWAY STATION

CHUDWALIT KAEWLADWONG: THE REDEVELOPMENT OF KHON KAEN

RAILWAY STATION AREA: KHON KAEN PROVINCE. THESIS ADVISOR:

ASST.PROF.RAHUTH ROJCHANAPRADIT, Ph.D., 128 pp.

This research of redevelopment of Khonkaen railway station has a principal goal to examine problem in the usage of area and relation to physical environments of the existing activities and facilities provided in the area. This study classifies significance of problem into 4 thematic issues. They are: 1) The land use is not suitable 2) overall blight of the area 3) lack of identity in urban landscape and 4) traffic congestion on main street.

To resolve the above mention problems and to achieve the concept of the redevelopment in short term, the final designs are proposed. First program is land use planning. Second program is proposed changes to road network and pedestrian movement. Third program is improve all urban space in the area. The last program is improve all urban landscape in the area and adjacent area

To achieve the program, this research proposes an implementation plan with development priorities for relevant responsible parties. Future more, potential plans for future redevelopment of Khonkaen railway station are recommended.

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

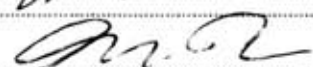
Field of study URBAN DESIGN

Student's signature



Academic Year 2006

Advisor's signature



กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์เล่มนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความสำเร็จจากความเมตตากรุณาอย่างยิ่งจากผู้ช่วยศาสตราจารย์ระหัตถ์ ไรจนประดิษฐ์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ที่กรุณาผลักดันและส่งเสริมในทุกด้าน รวมทั้งการดูแลเอาใจใส่โดยไม่เห็นแก่ความเหน็ดเหนื่อยให้แก่ผู้วิจัยตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา ให้คำปรึกษาแก่ผู้วิจัยรวมทั้งการชี้แนะ ให้ความกระจ่างในหลักการผู้วิจัย ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งและขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์เป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอกราบขอบพระคุณคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. นพนันท์ ตาปนานนท์ รองศาสตราจารย์ ดร. วีระ สัจกุล อาจารย์ ดร. ไชศรี ภักดีสุขเจริญ ที่เสียสละเวลาร่วมรับฟังการเสนอผลงานวิทยานิพนธ์ในครั้งนี้ ตลอดจนกรุณาให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ต่อการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ขอกราบขอบพระคุณเจ้าหน้าที่จากเทศบาลนครขอนแก่น เจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ได้ให้ความอนุเคราะห์ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการทำวิจัยในครั้งนี้

ขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง คณาจารย์คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่ประสิทธิ์ประสาทวิชาให้อย่างเต็มความสามารถ ขอขอบคุณเพื่อนนิสิตสาขาการออกแบบชุมชนเมืองทุกท่านที่ร่วมกันศึกษา เป็นแรงใจ แลกเปลี่ยนความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะในการทำวิทยานิพนธ์ให้สามารถสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ประโยชน์ของวิทยานิพนธ์เล่มนี้ ขออุทิศแก่ บิดา มารดา และคณาจารย์ ที่ทำให้สามารถสำเร็จการศึกษาในครั้งนี้ได้

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญแผนที่.....	ญ
สารบัญตาราง.....	ฎ
สารบัญภาพ.....	ฐ

บทที่ 1 บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	1
1.3 ขอบเขตของการวิจัย.....	2
1.3.1 ขอบเขตของพื้นที่ศึกษา.....	2
1.3.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา.....	2
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
1.5 วิธีการดำเนินการวิจัย.....	4

บทที่ 2 แนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวความคิดหลักในการปรับปรุงฟื้นฟูชุมชน.....	6
2.2 แนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับการแก้ปัญหาด้านกายภาพเมือง.....	8
2.2.1 แนวความคิด New Urbanism.....	8
2.2.2 แนวความคิดเมืองน่าอยู่ (Livable City).....	13
2.2.3 แนวความคิด The City Beautiful Movement.....	14
2.2.4 ทฤษฎีภาพและพื้น (Figure and Ground Theory).....	15
2.2.5 แนวความคิดในการแก้ปัญหายจราจร.....	16
2.2.6 แนวความคิด Transit-oriented development(TOD).....	17
2.3 แนวความคิดในการสร้างเอกลักษณ์เมือง.....	18
2.3.1 ทฤษฎีจินตภาพเมือง.....	18
2.3.2 ทฤษฎีรูปทรงที่ดีของเมือง(A Theory of Good Form).....	19
2.4 สรุปแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง.....	21

บทที่ 3 การศึกษาข้อมูลทั่วไปและการวิเคราะห์สภาพของพื้นที่

3.1 ประวัติความเป็นมา.....	24
3.2 สภาพโดยทั่วไป.....	25
3.2.1 ที่ตั้งและลักษณะทางกายภาพทั่วไป.....	25
3.2.2 สภาพทางเศรษฐกิจและสังคมโดยรวม.....	25
3.2.3 โครงสร้างพื้นฐาน.....	28
3.2.4 การท่องเที่ยว.....	29
3.2.5 บทบาทของจังหวัดขอนแก่น.....	30
3.3 ข้อมูลทางกายภาพ.....	31
3.3.1 ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน.....	31
3.3.2 การคมนาคมขนส่งและการจราจร.....	39
3.3.3 ลักษณะทางสถาปัตยกรรม ภูมิสถาปัตยกรรมและสภาพแวดล้อม.....	45
3.3.4 การศึกษาจินตภาพเมือง.....	47
3.4 ข้อมูลประชากร.....	
3.4.1 การกระจายตัวของประชากรจังหวัดขอนแก่น.....	50
3.4.2 โครงสร้างอายุและเพศของประชากร.....	50
3.4.3 สถิติประชากรและอัตราการขยายตัว.....	51
3.4.4 ประชากรในอนาคต.....	51
3.5 บทบาทและความสำคัญของพื้นที่.....	
3.5.1 นโยบายการพัฒนาและการวางแผนระดับชาติ.....	52
3.5.2 บทบาทของพื้นที่ศึกษาในระดับชุมชนเมือง.....	53

บทที่ 4 การวิเคราะห์เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่

4.1 บทบาทและความสำคัญของพื้นที่.....	58
4.1.1 บทบาทในระดับเมือง.....	58
4.1.2 บทบาทในระดับชุมชน.....	58
4.2 การวิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดิน.....	58
4.3 การวิเคราะห์ด้านการคมนาคม และการจราจร.....	61
4.4 การวิเคราะห์เส้นทางเดินเท้า.....	63
4.5 การวิเคราะห์การเข้าถึงพื้นที่.....	64
4.6 การวิเคราะห์สภาพโดยทั่วไปและปัญหาโดยรวมของพื้นที่.....	69
4.7 สรุปประเด็นปัญหาในพื้นที่.....	76
4.7.1 ปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เหมาะสม.....	76
4.7.2 ปัญหาความเสื่อมโทรมของพื้นที่.....	77
4.7.3 ปัญหาเอกลักษณ์และภูมิทัศน์เมือง.....	77
4.7.4 ปัญหาเกี่ยวกับการจราจร.....	78

4.8 ศักยภาพและโอกาสในการพัฒนา.....	79
บทที่ 5 แนวทางการพัฒนาพื้นที่และการออกแบบโครงการ	
5.1 ที่มาของการกำหนดแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟขอนแก่น.....	83
5.1.1 สรุปการวิเคราะห์สภาพปัญหาและศักยภาพของพื้นที่ศึกษา.....	83
5.1.2 แนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่จากการศึกษาแนวความคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง.....	88
5.1.3 แนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่จากการวิเคราะห์สภาพปัญหาและศักยภาพ.....	91
5.2 การกำหนด วิสัยทัศน์ ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของการออกแบบ.....	92
5.2.1 วิสัยทัศน์.....	92
5.2.2 ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของการออกแบบ.....	93
5.3 แนวทางในการพัฒนาพื้นที่.....	94
5.4 รายละเอียดแนวทางการพัฒนา.....	94
5.4.1 แนวทางการวางผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการแบ่งกลุ่มกิจกรรม.....	94
5.4.2 แนวทางในการวางผังการคมนาคม และการแก้ปัญหาการจราจร.....	99
5.4.3 แนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่โล่ง.....	101
5.5 สรุปผลการพัฒนา.....	125
5.6 สรุปผลการศึกษา.....	125
รายการอ้างอิง.....	127
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	128

สารบัญแนบที่

แนบที่	หน้า
1-1 แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษา.....	3
3-1 แสดงที่ตั้งและขอบเขตพื้นที่ศึกษา.....	26
3-2 ผังเมืองรวมเมืองขอนแก่น ปี พ.ศ. 2542.....	34
3-3 ผังเมืองรวมเมืองขอนแก่น ปี พ.ศ. 2542(ขยายเฉพาะส่วนเทศบาลนครขอนแก่น).....	35
3-4 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดิน.....	37
3-5 แสดงการใช้ประโยชน์อาคาร.....	38
3-6 แสดงโครงข่ายคมนาคมเมืองขอนแก่น.....	41
3-7 แสดงโครงข่ายคมนาคมของพื้นที่ศึกษา.....	42
3-8 แสดงการเข้าถึงของพื้นที่ศึกษา.....	43
3-9 แสดงโครงข่ายการเดินทางของพื้นที่ศึกษา.....	44
3-10 แสดงผังภาพและพื้น(Figure & Ground) ของพื้นที่ศึกษา.....	46
3-11 แสดงการวิเคราะห์จินตภาพเมือง.....	49
3-12 แสดงที่ตั้งของจังหวัดขอนแก่นและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ.....	54
3-13 แสดงกลุ่มประเทศความร่วมมือลุ่มน้ำโขง.....	55
3-14 แสดงการคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค.....	56
3-15 แสดงเค้าโครงการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ.....	57
4-1 แสดงการวิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดิน.....	66
4-2 แสดงการวิเคราะห์ด้านการคมนาคมและการจราจร.....	67
4-3 แสดงการวิเคราะห์เส้นทางเดินทาง.....	68
4-4 แสดงตำแหน่งและสภาพพื้นที่บริเวณตลาดรถไฟ.....	71
4-5 แสดงตำแหน่งและสภาพพื้นที่โล่งหน้าสถานีรถไฟ.....	72
4-6 แสดงตำแหน่งและสภาพพื้นที่ภายในชุมชนบ้านพักพนักงานการรถไฟ.....	73
4-7 แสดงตำแหน่งและสภาพการจราจรบนถนนรัตนมัย.....	74
4-8 แสดงตำแหน่งสถานที่สำคัญใกล้เคียงพื้นที่ศึกษา.....	75
4-9 แสดงการสรุปปัญหาในพื้นที่.....	81
4-10 แสดงการวิเคราะห์ศักยภาพและโอกาสในการพัฒนาของพื้นที่.....	82
5-1 แสดงแนวความคิดในการวางผัง.....	102
5-2 แสดงแนวความคิดในการใช้ประโยชน์ที่ดิน.....	103
5-3 แสดงแนวความคิดในการวางผังการจราจร.....	104
5-4 แสดงแนวความคิดในการปรับปรุงภูมิทัศน์และพื้นที่โล่ง.....	105
5-5 แสดงการพัฒนาพื้นที่.....	106

5-6 แสดงการพัฒนาพื้นที่โดยรวม.....	107
5-8 ผังเฉพาะ พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟขอนแก่น.....	108



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
3-1 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันของพื้นที่ผังเมืองรวมเมืองขอนแก่น พ.ศ. 2542.....	32
3-2 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตของผังเมืองรวมเมืองขอนแก่น (ปรับปรุงครั้งที่ 2) พ.ศ. 2551.....	33
5-1 สรุปการวิเคราะห์ปัญหาและศักยภาพของพื้นที่.....	84

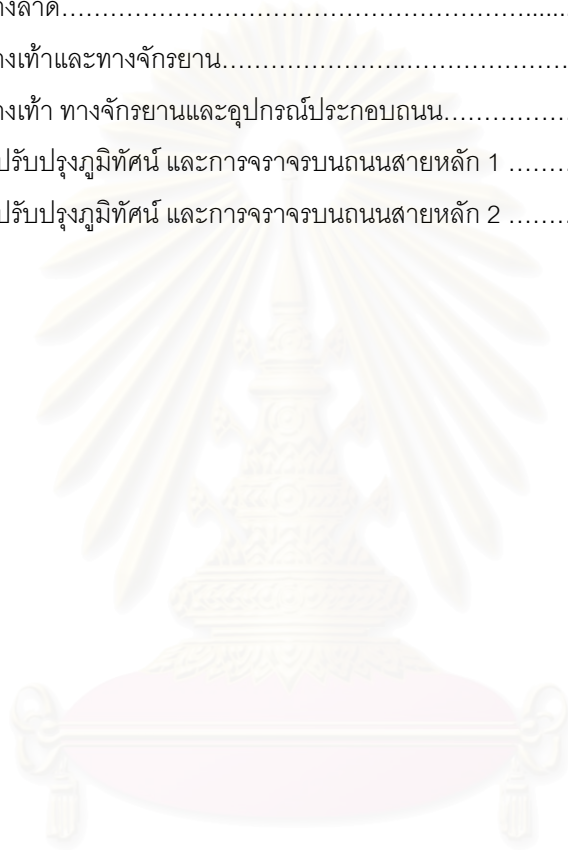


สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
3-1 สภาพปัจจุบันถนนรีนรมย์.....	40
3-2 สภาพปัจจุบันถนนรถไฟ.....	40
3-3 บ้านพักพนักงานการรถไฟ.....	45
3-4 ตลาดรถไฟ.....	45
3-5 สถานีรถไฟขอนแก่น.....	45
3-6 วงเวียนหน้าสถานีรถไฟ.....	47
3-7 ป้ายชื่อเมืองขอนแก่น.....	47
3-8 ประตูเมืองขอนแก่น.....	47
3-9 โรงแรมไซไฟเทล.....	48
4-1 การจราจรบนถนนรีนรมย์.....	63
4-2 การจราจรบนถนนรถไฟ.....	63
4-3 สภาพทางเท้าริมถนนรีนรมย์.....	64
4-4 สภาพทางเท้าริมถนนรถไฟ.....	64
5-1ผังเฉพาะบริเวณสถานีรถไฟขอนแก่น.....	108
5-2 ทศนิยมภาพโครงการจากทางทิศเหนือ.....	109
5-3 ทศนิยมภาพโครงการจากทางทิศใต้.....	110
5-4 ผังขยายบริเวณที่ 1 (ตลาดรถไฟ).....	111
5-5 ทศนิยมภาพตลาดรถไฟหลังการพัฒนา(1).....	112
5-6 ทศนิยมภาพตลาดรถไฟหลังการพัฒนา(2).....	112
5-7 ทศนิยมภาพลานแสดงสินค้าและนิทรรศกาลกลางแจ้ง(1).....	113
5-8 ทศนิยมภาพลานแสดงสินค้าและนิทรรศกาลกลางแจ้ง(2).....	113
5-10 ผังขยายบริเวณที่ 2 (ผังพัฒนาพื้นที่โล่ง).....	114
5-11 ทศนิยมภาพส่วนร้านค้าท้องถิ่น.....	115
5-12 ทศนิยมภาพส่วนร้านค้าท้องถิ่น.....	115
5-13 ทศนิยมภาพลานแสดงศิลปวัฒนธรรม.....	116
5-14 ทศนิยมภาพการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟ.....	116
5-15 สวนสาธารณะชุมชนส่วนที่ 1.....	117
5-16 สวนสาธารณะชุมชนส่วนที่ 2.....	117
5-17 ผังขยายส่วนที่ 3 (ชุมชนบ้านพักพนักงานการรถไฟ).....	118
5-18 ทศนิยมภาพการพัฒนาพื้นที่ชุมชนพนักงานการรถไฟ 1.....	119
5-19 ทศนิยมภาพการพัฒนาพื้นที่ชุมชนพนักงานการรถไฟ 2.....	119

5-20	ทัศนียภาพการพัฒนาพื้นที่ชุมชนพนักงานการรถไฟ 3.....	120
5-21	ทัศนียภาพทางเดินเท้า ทางจักรยานภายในโครงการ	120
5-22	ทัศนียภาพพื้นที่สาธารณะระหว่างอาคาร	121
5-23	รูปตัดแสดงการใช้พื้นที่อาคารพาณิชย์ พักอาศัย(New Mixed use).....	121
5-24	รายละเอียดการปรับปรุงทัศนียภาพ และการจราจรบนถนนสายหลัก.....	122
5-25	รูปตัดบริเวณทางลาด.....	123
5-26	รูปตัดบริเวณทางเท้าและทางจักรยาน.....	123
5-27	รูปตัดบริเวณทางเท้า ทางจักรยานและอุโมงค์ประกอบถนน.....	123
5-28	ทัศนียภาพการปรับปรุงภูมิทัศน์ และการจราจรบนถนนสายหลัก 1	124
5-29	ทัศนียภาพการปรับปรุงภูมิทัศน์ และการจราจรบนถนนสายหลัก 2	124



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จากการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และการปรับโครงสร้างของประเทศมีนโยบายพัฒนาเมืองหลัก มีสาระสำคัญในการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค สกัดกั้นการอพยพจากชนบทสู่กรุงเทพมหานครจากนโยบายการพัฒนานี้ได้ส่งผลให้เมืองขอนแก่นกลายเป็นเมืองหลักของการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือและได้ดำเนินมาจนถึงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 (พ.ศ.2525-2529) มีการปรับเปลี่ยนแนวคิดและนโยบายให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เมืองขอนแก่นจึงได้รับการพัฒนาให้เป็นเมืองหลักหรือศูนย์กลางความเจริญภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือเรื่อยมา จนถึงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535-2539) ได้มีการปรับแผนโดยระบุบทบาทของเมืองในการพัฒนาไว้โดยให้เมืองขอนแก่นเป็นศูนย์กลางการค้า การบริการ การคมนาคมขนส่งและการศึกษาของภาค จากนโยบายดังกล่าวทำให้เมืองขอนแก่นเป็นเมืองศูนย์กลางการพัฒนาอุตสาหกรรม การค้า การบริการและการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นการเปิดโอกาสการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวระหว่างประเทศในกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจในเขตลุ่มแม่น้ำโขง และเป็นประตูสู่อินโดจีน รวมทั้งความสำคัญในการติดต่อข้ามพรมแดนระหว่างประเทศ โดยโครงการดังกล่าวจะมีการเชื่อมโยงเครือข่ายการคมนาคมขนส่งระดับภูมิภาค ซึ่งการเชื่อมโยงเครือข่ายการคมนาคมขนส่งที่สำคัญอย่างหนึ่งคือการเชื่อมโยงทางรถไฟ โดยสถานีรถไฟขอนแก่นจะเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งในระดับภูมิภาค และจะมีการจัดตั้งศูนย์บริการทางการค้าและการตลาดที่สัมพันธ์เกี่ยวข้องกับกลุ่มประเทศในโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจในเขตลุ่มแม่น้ำโขงที่จังหวัดขอนแก่น จากแผนดังกล่าวจะทำให้มีการพัฒนาระบบเส้นทางรถไฟที่มีประสิทธิภาพสูง ทำให้พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟขอนแก่นมีศักยภาพในการพัฒนาเพื่อรองรับการขยายตัวที่อาจจะเกิดขึ้น แต่จากสภาพปัจจุบันมีความเสื่อมโทรมของตัวอาคารและสภาพแวดล้อมเกิดปัญหาภูมิทัศน์เมือง ปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดิน ปัญหาการจราจรบริเวณจุดตัดระหว่างถนนกับทางรถไฟ

จากศักยภาพของพื้นที่และสภาพปัญหาที่เกิดขึ้น ควรจะมีการพัฒนาพื้นที่เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันของเมืองและเตรียมการรองรับการพัฒนา การขยายตัวที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยอาศัยการออกแบบชุมชนเมือง(Urban Design) ซึ่งนอกจากจะเป็นการสร้างสภาพแวดล้อมเมืองให้มีคุณภาพแล้ว ยังสามารถเพิ่มมูลค่าของที่ดินในการใช้ประโยชน์ได้มากขึ้นให้เหมาะสมกับการพัฒนาเมืองต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาสภาพองค์ประกอบของพื้นที่ ลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม ของพื้นที่
2. วิเคราะห์ปัญหา ศักยภาพและข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟขอนแก่น
3. เพื่อเสนอแนวความคิดและการออกแบบในการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟขอนแก่น ที่มีความเหมาะสมกับสภาพทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม ที่สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองต่อไป

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

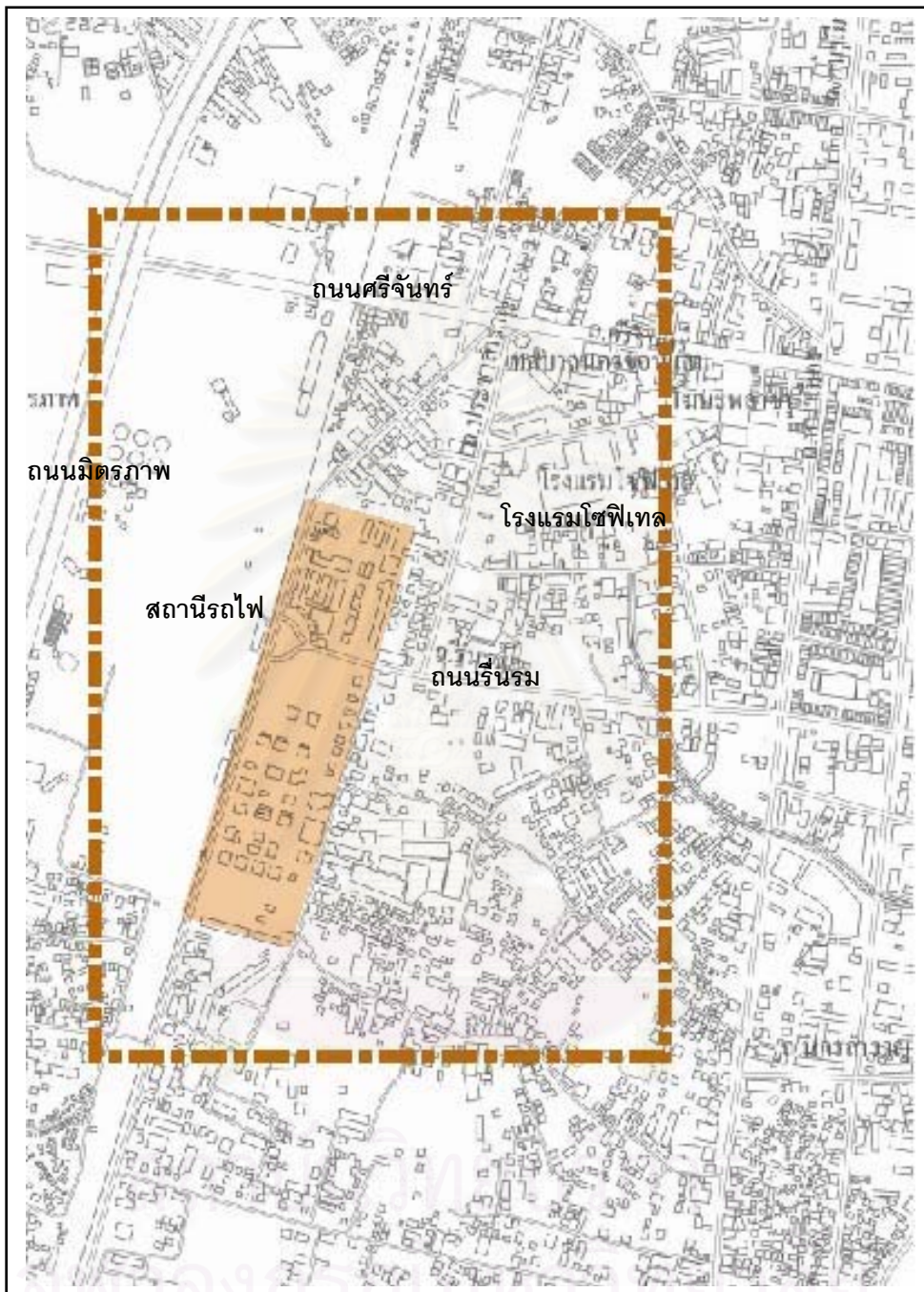
1.3.1 ขอบเขตของพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย บริเวณสถานีรถไฟขอนแก่น พื้นที่ประมาณ 60 ไร่ (แผนที่ 1-1)


1.3.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา


1. ศึกษาข้อมูลพื้นฐานระดับชุมชนเมืองและระดับพื้นที่ศึกษาในด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมเพื่อให้ทราบถึงบทบาท สภาพปัญหา ข้อจำกัด ตลอดจนศักยภาพในการพัฒนา
2. ศึกษาวิเคราะห์บทบาทของพื้นที่ กิจกรรมในพื้นที่และแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในอนาคตเพื่อใช้เป็นแนวทางและเป้าหมายในการปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่ศึกษา
3. กำหนดกรอบแนวความคิดและแนวทางที่เหมาะสมในการพัฒนาพื้นที่ทางกายภาพ ให้มีศักยภาพในการใช้พื้นที่อย่างเต็มประสิทธิภาพ เพื่อการพัฒนาคุณภาพชีวิตที่ดีของชุมชน และเหมาะสมในการเป็นศูนย์กลางการค้า การคมนาคมขนส่ง และการบริการระดับภูมิภาคที่มีประสิทธิภาพ
4. ออกแบบวางผังการพัฒนาพื้นที่ทางกายภาพ ภายใต้ข้อบังคับประกอบและแนวทางตามที่ได้ทำการศึกษา
5. สรุปผลการศึกษา


สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



สัญลักษณ์

 ขอบเขตพื้นที่ศึกษา

 ขอบเขตพื้นที่เสนอการพัฒนา

 N

แผนที่ 1-1 แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษา

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบถึงสภาพปัญหา แนวโน้มการเติบโตและศักยภาพหรือโอกาสในการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟขอนแก่น
2. เพื่อให้ได้มาซึ่งแนวทางการพัฒนาพื้นที่ให้มีความเหมาะสมกับการพัฒนาเมืองต่อไป
3. เพื่อเตรียมการรองรับการเปลี่ยนแปลงและการขยายตัวของการค้าและบริการรวมทั้งการคมนาคมขนส่งที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต และสามารถใช้เป็นแนวทางเพื่อนำเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้ในการพัฒนา

1.5 วิธีดำเนินการวิจัย

1. ศึกษาข้อมูลเบื้องต้นของพื้นที่ศึกษา และพื้นที่ต่อเนื่องที่เกี่ยวข้องในระดับชุมชนเมือง
2. ขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูลซึ่งสามารถแบ่งการเก็บข้อมูลเป็น 2 ประเภทได้แก่
 - 2.1 ข้อมูลทุติยภูมิ คือข้อมูลที่แสดงถึงสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ต่อเนื่อง ทั้งทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม ประชากร แผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง จากการศึกษาค้นคว้าจากเอกสาร รายงาน สถิติ แผนที่ ภาพถ่ายทางอากาศ จากหน่วยงานราชการที่เป็นแหล่งข้อมูล
 - 2.2 ข้อมูลปฐมภูมิ จากการสำรวจภาคสนามเพื่อศึกษาสภาพของพื้นที่ ลักษณะของปัญหา ลักษณะทางสภาพแวดล้อม ทำการสำรวจตรวจสอบองค์ประกอบต่างๆของพื้นที่
3. ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูล จากข้อมูลที่ได้ประมวลมา เพื่อให้ทราบถึงปัญหา ศักยภาพและโอกาส อุปสรรคและข้อจำกัด รวมทั้งความสัมพันธ์ต่างๆในพื้นที่
4. สังเคราะห์ข้อมูลจากการศึกษา เพื่อกำหนดแนวความคิด ขั้นตอนในการออกแบบและวางผังพัฒนาพื้นที่ทางกายภาพ
 - 4.1 กำหนดบทบาทความสำคัญและสภาพปัญหาของพื้นที่โครงการ
 - 4.2 กำหนดความมุ่งหมาย วัตถุประสงค์และเป้าหมายในการพัฒนา
 - 4.3 กำหนดรายละเอียดของโครงการเพื่อการปรับปรุงและพัฒนาทางกายภาพ
 - 4.4 กำหนดแนวความคิดในการออกแบบ พัฒนาผังทางกายภาพของพื้นที่โครงการ
5. ออกแบบและพัฒนาผังกายภาพ
6. สรุปผลการศึกษา

ลำดับขั้นตอนในการดำเนินการวิจัย



แผนภาพแสดงขั้นตอนและวิธีการศึกษา

บทที่ 2

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวความคิดหลักในการปรับปรุงฟื้นฟูชุมชน

การปรับปรุงฟื้นฟู (Redevelopment) คือการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่บริเวณใดบริเวณหนึ่ง เพื่อให้การใช้ที่ดินเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด มีการจัดเว้นที่ว่าง มีสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่เพียงพอ อันจะทำให้ชุมชนนั้นมีความน่าอยู่อาศัยมากขึ้น (Burns, 1963) ได้ให้ความหมายว่าเป็นขบวนการปรับปรุงฟื้นฟูในบริเวณใดบริเวณหนึ่ง ที่มีความชัดเจนและเน้นฟื้นฟูทางด้านเศรษฐกิจ เช่น การกินดีอยู่ดีของประชาชนในบริเวณนั้นๆ การปรับปรุงฟื้นฟูนี้อาจมาจากการปรับปรุงตัวโครงสร้างของอาคารบริเวณนั้นขึ้นมาใหม่ ที่แตกต่างไปจากสภาพเดิมก่อนหน้านี้ การปรับปรุงฟื้นฟูโครงการที่เราเรียกว่าเป็นการปรับปรุงฟื้นฟูแบบ Redevelopment นั้น ลักษณะโครงการจะต้องมีผังบริเวณขนาดใหญ่พอสมควร หรือเป็นส่วนหนึ่งของโครงการทั้งหมด

การปรับปรุงฟื้นฟูนั้นเป็นขบวนการหนึ่งของการปรับปรุงชุมชน ซึ่งเป็นไปตามหลักธรรมชาติ คือเมื่อชุมชนแห่งใดเจริญจนกลายเป็นเมืองและเมื่อเจริญจนถึงที่สุดก็ย่อมจะมีส่วนที่ทรุดโทรมตามมา อันสมควรที่จะมีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของชุมชนเสียใหม่ให้ดีกว่าเดิมโดยไม่จำเป็นต้องรอให้ชุมชนมีสภาพที่เลวร้ายหรือใช้การไม่ได้เสียก่อนจึงค่อยทำการปรับปรุงความแออัดของประชากร และการจราจรอันเนื่องมาจากการเป็นศูนย์รวมของกิจกรรมทุกประเภท ทำให้มีผู้มาใช้บริการเป็นจำนวนมาก แต่ขาดสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่จำเป็นอย่างเพียงพอ จึงจำเป็นต้องมีการปรับปรุงบริเวณดังกล่าวเพื่อให้มีรูปแบบที่เหมาะสม มีการใช้ที่ดินให้คุ้มค่าทางเศรษฐกิจโดยมีการผังเมืองเป็นแนวทางพัฒนา อันจะทำให้ผู้อยู่อาศัยในชุมชนและผู้มาใช้บริการได้รับความสะดวกสบาย ก่อให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดีและประการสำคัญทำให้เกิดผลดีทางด้านเศรษฐกิจของประเทศอีกด้วย (Doxiadis, 1966 : 9)

สาเหตุที่ก่อให้เกิดความจำเป็นในการฟื้นฟูเมืองใหญ่ คือ สิ่งก่อสร้างที่ทรุดโทรม ปัญหาการจราจรติดขัด นอกจากนี้ยังมีปัจจัยเพิ่มเติมอีกคือ การขยายตัวของเมือง ค่านิยมใหม่ๆ ในการอยู่อาศัยและจับจ่ายซื้อของ ทักษะคติเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมนอกจากนี้ โดยเฉพาะปัญหาในเรื่องการจราจรติดขัดอันเนื่องมาจากระบบการคมนาคมขนส่งไม่สัมพันธ์กับการใช้ที่ดินและปัญหาความทรุดโทรมของอาคารบ้านเรือนอันเนื่องมาจากการขาดความดูแลเอาใจใส่จากภาครัฐบาลและเอกชน ชุมชนที่เป็นอยู่ทุกวันนี้มักจะมีอาคารทั้งใหม่และเก่าปนกันอยู่ การปรับปรุงฟื้นฟูจึงไม่จำเป็นที่จะต้องรื้อทิ้งแบบกวาดล้างอาคารทั้งหมด ปัญหาที่จะต้องปรับปรุงฟื้นฟูคือการรื้อถอนแหล่งเสื่อมโทรม ปรับปรุงบ้านพักอาศัยที่ทรุดโทรมไม่ได้มาตรฐานและอาคารพาณิชย์ที่แสดงผลไม่เต็มที่ในสังคมในปัจจุบัน และปรับปรุงสิ่งก่อสร้างใหม่ให้สามารถรับความหนาแน่นได้สูงขึ้นตามความต้องการเรื่องที่อยู่อาศัยที่เพิ่มมากขึ้นในบริเวณนั้น (Burns, 1963)

การกำหนดปัจจัยต่างๆ ในการหาค่าศักยภาพของพื้นที่ที่ควรทำการปรับปรุงพื้นที่นั้นสามารถสรุปปัจจัยต่าง ๆ ได้ดังนี้คือ

1. การใช้ที่ดินในปัจจุบันมีความปะปนกัน เป็นไปตามยถากรรม และเป็นการใช้ที่ดินที่ไม่พึงปรารถนา โดย (Burns, 1963: 14) ได้กล่าวไว้ว่า การปรับปรุงพื้นที่เมือง คือ การแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในปัจจุบันที่ไม่เป็นที่ปรารถนา จึงควรมีการรื้อถอนและการสร้างขึ้นใหม่ในรูปแบบที่ต่างจากเดิม

2. สภาพอาคาร จากคำกล่าวของ (Chapin, 1979 : 270) และ (Doxiadis, 1966 : 9) ว่าการปรับปรุงพื้นที่นั้นเป็นขบวนการหนึ่งของการปรับปรุงชุมชน ซึ่งเป็นไปตามหลักธรรมชาติคือ เมื่อเมืองมีความเจริญขึ้นย่อมมีพื้นที่ทรุดโทรมตามมา อันสมควรที่จะมีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างชุมชนเสียใหม่ให้ดีกว่าเดิมโดยไม่จำเป็นต้องรอให้ชุมชนมีสภาพเลวร้ายเสียก่อน จึงค่อยทำการปรับปรุง ประกอบกับ (Burns, 1963: 194) มีความเห็นตรงกันว่าสาเหตุที่ก่อให้เกิดความจำเป็นในการฟื้นฟูเมืองใหญ่ คือ ปัญหาความทรุดโทรมของอาคารบ้านเรือนอันเนื่องมาจากการขาดการดูแลเอาใจใส่จากภาครัฐและเอกชน ดังนั้นแล้วปัญหาสภาพอาคารที่ชำรุดทรุดโทรมหรือก่อสร้างไม่ได้มาตรฐานเป็นปัจจัยหนึ่งในการปรับปรุงพื้นที่เมือง

3. พื้นที่ที่ไม่คุ้มค่า (Doxiadis, 1996: 9) กล่าวว่า การปรับปรุงชุมชนโดยมีการใช้ที่ดินที่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจโดยมีการผังเมืองเป็นแนวทางพัฒนาจะทำให้ผู้อยู่อาศัยและผู้มาใช้บริการได้รับความสะดวกสบายก่อให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดีและประการสำคัญทำให้เกิดผลดีทางด้านเศรษฐกิจของประเทศด้วย ดังนั้นการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่คุ้มค่า เป็นปัจจัยหนึ่งที่ต้องมีการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนเมืองให้มีความเหมาะสมใช้ประโยชน์ในพื้นที่ได้คุ้มค่ามากขึ้นพื้นที่ที่ขาดสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (Chapin, 1979 : 270) กล่าวไว้ว่า โครงสร้างทางสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่เก่าแก่และล้าสมัยแล้วและในเวลาเดียวกันพื้นที่ทั้งหมดถูกตัดแปลงแก้ไขหรือถูกแทนที่เนื่องมาจากแรงกดดันของการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคม ควรทำการฟื้นฟูเมือง ประกอบกัน (Doxiadis, 1996 : 9) กล่าวว่า ในเมืองมีผู้อยู่มาใช้บริการเป็นจำนวนมากแต่ขาดสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่จำเป็นอย่างเพียงพอ จึงจำเป็นต้องมีการปรับปรุงบริเวณดังกล่าวเพื่อให้มีรูปแบบที่เหมาะสม ดังนั้นการขาดโครงสร้างถนน สาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่างๆ ที่ไม่ได้มาตรฐานเพียงพอจำเป็นต้องมีการปรับปรุงพื้นที่

4. พื้นที่ที่ขาดการระบายน้ำ โดยการศึกษาการระบายน้ำของท่อระบายน้ำโดยพิจารณาจากขนาดท่อและรัศมีการให้บริการ

5. พื้นที่ที่ไม่ได้อยู่ในรัศมีการให้บริการจากสถานพยาบาล พิจารณาจากคลินิก โรงพยาบาล และศูนย์บริการสาธารณสุข โดยใช้รัศมีการบริการจากระยะการเดินทาง เนื่องจากเป็นการรักษาพยาบาลขั้นมูลฐานซึ่งประชาชนสามารถเดินทางเข้าไปใช้บริการได้

6. พื้นที่ที่ไม่ได้อยู่ในรัศมีการให้บริการจากสถาบันการศึกษา สถาบันการศึกษาที่นำมาพิจารณา ได้แก่ โรงเรียนประถมศึกษาและมัธยมศึกษาทั้งภาครัฐและเอกชน โดยพิจารณาจากรัศมีการบริการโดยใช้ระยะการเดินทาง เนื่องจากนักเรียนสามารถเดินทางเข้าไปใช้บริการได้

7. พื้นที่ที่ไม่ได้อยู่ในรัศมีการให้บริการจากศาสนสถานโดยพิจารณาทั้งวัด มัสยิด และโบสถ์ โดยพิจารณารัศมีการให้บริการที่สามารถเดินทางเข้าไปใช้บริการได้

8. พื้นที่ที่มีการเข้าถึงไม่สะดวก เช่น ไม่มีถนนตัดผ่าน เป็นสาธารณูปการที่ต้องคำนึงถึงเช่นกัน ในเขตชั้นในมีการคมนาคมที่เข้าถึงได้ง่ายและยังมีปัญหาการจราจรติดขัด เนื่องจากโครงข่ายการคมนาคมที่ยังไม่เป็นระบบที่ดี ดังนั้นปัจจัยพื้นที่ที่มีการเข้าถึงไม่สะดวกจึงเป็นปัจจัยหนึ่งที่ต้องนำมาศึกษา

9. กฎหมายผังเมืองรวม แสดงถึงว่าพื้นที่บริเวณใดให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นประเภทใดได้บ้าง และไม่ใช้ประโยชน์ที่ดินในประเภทใด จึงได้นำมาพิจารณาเช่นเดียวกัน

10. ปริมาณการจราจรที่คับคั่ง (Burns, 1993: 194) กล่าวไว้ว่าปัญหาการจราจรติดขัดเนื่องมาจากระบบการคมนาคมขนส่งที่ไม่สัมพันธ์กับการใช้ที่ดินในปัจจุบัน และปัญหาการจราจรเพียงอย่างเดียวสามารถเป็นแรงผลักดันที่สำคัญที่จะต้องทำการปรับปรุงฟื้นฟู เพราะปัญหาการจราจรจะเป็นเรื่องที่เกิดขึ้นได้ในสายตาของคนทั่วไป ดังนั้นปัจจัยปริมาณการจราจรที่คับคั่งจึงเป็นปัจจัยสำคัญในการทำการปรับปรุงฟื้นฟู

11. ลักษณะการถือครองที่ดิน เป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญเช่นกัน การปรับปรุงฟื้นฟูเกิดขึ้นจากแรงผลักดันของตลาด เมื่อเจ้าของที่ดินมีโอกาสที่จะได้ผลประโยชน์มากขึ้นกว่าเดิม โดยการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของคนจากที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ดังนั้นการปรับปรุงฟื้นฟูจึงจำเป็นต้องพิจารณาว่าพื้นที่นั้นมีลักษณะการถือครองที่ดินแบบใด ซึ่งหมายถึงโอกาสในการปรับปรุงฟื้นฟูมีมากน้อยเพียงใด เช่น ที่ดินของเอกชน ที่ดินของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ เป็นต้น

12. ทศนคติของประชาชนในการปรับปรุงฟื้นฟูชุมชนและสภาพแวดล้อม เป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดความจำเป็นในการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองโดย (Burns, 1963: 194) กล่าวว่าสาเหตุที่ก่อให้เกิดความจำเป็นในการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองใหญ่มีหลายสาเหตุด้วยกันและทัศนคติเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมก็เป็นสาเหตุที่สำคัญสาเหตุหนึ่งเนื่องจากความคิดเห็นของประชาชนถือเป็นปัจจัยสำคัญเพราะประชาชนจะได้มีส่วนร่วมในการออกความเห็นว่าจะสมควรได้รับการปรับปรุงหรือไม่และอยากปรับปรุงไปในทิศทางใด

2.2 แนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับการแก้ปัญหาด้านกายภาพเมือง

2.2.1 แนวความคิด New Urbanism

แนวความคิด New Urbanism เป็นกระแสความเคลื่อนไหวทางความคิดด้านการออกแบบชุมชนเมืองที่ต้องการทำให้สภาพชุมชนดีขึ้น ซึ่งเริ่มจากปัญหาการพัฒนาย่านใจกลางเมืองที่ส่งผลกระทบต่อ

สังคม การกระจายตัวอย่างไร้รูปแบบนอกเขตชุมชนเมือง ความเสื่อมโทรมของสภาพแวดล้อม การสูญเสียที่ดินที่ทำการเกษตรกรรมและสภาพป่า รวมทั้งความทรุดโทรมของอาคารและสิ่งก่อสร้าง โดยมีแนวความคิดหลักคือการฟื้นฟูย่านศูนย์กลางชุมชนเมือง และการปรับรูปแบบการกระจายตัวนอกเขตเมืองให้เกิดลักษณะชุมชนที่กระชับและมีย่านที่หลากหลาย การอนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ และมรดกจากการสร้างสรรค์ของบรรพบุรุษ

The New Urbanism ได้กำหนดแนวทางการพัฒนา(Development Practice) ในการวางผังชุมชน และการออกแบบชุมชนในระดับพื้นที่ตั้งแต่ในระดับภูมิภาคจนถึงระดับย่อยสุดของเมือง โดยจำแนกออกดังนี้

- ระดับภูมิภาค(Region) มหานคร(Metropolis) เมือง(City, and Town)
- ระดับชุมชน(Neighborhood) ย่าน(District, and Corridor)
- บล็อก(Block) ถนน(Street) และระดับอาคาร(Building)

Peter Cathorpe(Charter of The New Urbanism. Lecceese and McCormick, ed.,2000) กล่าวถึง The New Urbanism ในระดับภูมิภาคว่า ลักษณะของภูมิภาค(Region) ประกอบด้วยเมืองต่างๆที่มา รวมกัน โดยมีลักษณะทางเศรษฐกิจ วัฒนธรรม สภาพแวดล้อม และการเมืองการปกครองที่เหมือนกัน การประสานงานในระดับภูมิภาคเป็นสิ่งที่ชี้แนะนโยบายของการพัฒนาทางเศรษฐกิจ การควบคุมมลพิษ การรักษาพื้นที่ว่าง อาคาร และระบบการคมนาคม ซึ่งจะเป็นการปรับปรุงคุณภาพของชุมชนและสร้างสภาพแวดล้อมและเศรษฐกิจที่ดี นอกจากนี้ในการพัฒนาและฟื้นฟูเมืองจะต้องคำนึงความสำคัญทางประวัติศาสตร์ของพื้นที่ กฎหมาย และขอบเขตของเมือง โดยรูปแบบของการพัฒนาต้องไม่ทำลายแนวขอบเมือง ควรจำกัดอยู่ในเขตเมืองปัจจุบัน และต้องรักษาสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจและศิลปวัฒนธรรมของเมืองไว้

ในระดับชุมชน(Neighborhood) ย่าน(District) และพื้นที่เชื่อมต่อ(Corridor) ซึ่งเป็นองค์ประกอบพื้นฐานที่สำคัญในการพัฒนาและปรับปรุงฟื้นฟูเมือง ซึ่งองค์ประกอบเหล่านี้จะสร้างให้เกิดลักษณะเฉพาะของพื้นที่โดยที่ประชาชนจะเข้ามามีส่วนร่วมในการดูแลรักษาและพัฒนาชุมชนของตนเอง แนวความคิด New Urbanism เสนอแนวความคิดว่าชุมชน(Neighborhood) ที่ดีต้องมีความกระชับ(Compact) ให้มีความสำคัญกับทางเท้า (Pedestrian Friendly) และมีความหลากหลายของกิจกรรม(Mixed-use) มีพื้นที่เชื่อมต่อ(Corridor) ระหว่างแต่ละชุมชนและย่านต่างๆ เข้าด้วยกันอย่างเหมาะสม

ในระดับบล็อก(Block) ถนน (Street) และอาคาร(Building) เป็นองค์ประกอบที่เล็กที่สุดของการพัฒนาเมือง สิ่งแรกที่ต้องคำนึงถึงในการออกแบบชุมชน สถาปัตยกรรม และภูมิทัศน์ คือการกำหนดเส้นทาง(Street) และลักษณะของพื้นที่สาธารณะ(Public spaces) หรือพื้นที่ที่มีการใช้ร่วมกันในชุมชน โดยองค์ประกอบดังกล่าวต้องมีความปลอดภัย เกิดความรู้สึกสบายเมื่อเข้ามาใช้งาน และต้องให้ความสำคัญกับทางเท้าที่จะเชื่อมโยงระหว่างชุมชน ในการสร้างสถาปัตยกรรม อาคารและสิ่งก่อสร้างรวมทั้งภูมิทัศน์จะต้องเกิดขึ้นโดยมีความเหมาะสมกับสภาพภูมิอากาศ ภูมิประเทศ ประวัติศาสตร์ของพื้นที่นั้นๆ

■ สรุปหลักการสำคัญของแนวความคิด New Urbanism

New Urbanism คือการวางแผนและออกแบบชุมชน ที่ให้ความสำคัญกับส่วนรวมที่อยู่เหนือความเป็นส่วนตัว ดังนั้นการออกแบบจึงคำนึงถึงการใช้ประโยชน์ที่ดินและคงความหนาแน่น ที่สัมพันธ์กับเส้นทางคมนาคม ระบบทางเดินเท้า ทางจักรยาน และการให้ความสำคัญกับพื้นที่สาธารณะ รวมทั้งการสร้างหลากหลายของกิจกรรมในชุมชน โดยการวางแผนและการออกแบบครอบคลุมตั้งแต่ระดับอาคาร การพัฒนาผังแม่บทของโครงการ การวางแผนพัฒนาระดับภูมิภาค ซึ่งสามารถสรุปหลักการสำคัญ ได้ดังนี้(อรรถวุฒิ แก้วสุทธิพล, 2544: 10-11)

1. การเดินถึงกันได้ (Walkability)
 - ทุกอย่างควรสามารถเดินถึงได้ภายใน 10 นาที โดยเฉพาะจากบ้านไปที่ทำงาน หรือ ศูนย์กลางชุมชน และระบบขนส่งสาธารณะ(Public Transportation)
 - ต้องให้ความสำคัญกับทางเท้า(Pedestrian Friendly) ที่สะดวกและน่าเดิน
2. การเชื่อมต่อและระบบถนน (Connectivity and Street System)
 - ภายในชุมชนแต่ละส่วนจะต้องสามารถเชื่อมต่อกันได้ทั้งหมดเป็นโครงข่าย(Grid Network) ด้วยถนนและทางเท้า ไม่มีปลายตันหรือรั้วมาขวาง
 - จำกัดความเร็วของการจราจรภายในชุมชน ด้วยถนนที่ไม่กว้าง มีต้นไม้ริมทางตลอดแนว เพื่อให้ร่มเงากับทางเท้าหรือทางจักรยาน
 - ที่จอดรถควรอยู่หลังของอาคาร โดยมีทางเข้าเล็กๆ
3. การผสมผสานของการใช้งาน (Mixed-use)
 - มีกิจกรรมที่หลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นร้านค้า สำนักงาน หรือที่พักอาศัย ทั้งภายในชุมชน ภายในบล็อก หรือภายในอาคารเดียวกัน
4. ความหลากหลายของที่อยู่อาศัย (Mixed-Housing)
 - มีความหลากหลายของประเภทที่อยู่อาศัย เช่น บ้านเดี่ยว บ้านแถว หรือคอนโดมิเนียม เพื่อเป็นทางเลือกให้กับผู้อยู่อาศัยทั้งราคา พื้นที่ รูปแบบ ตามความเหมาะสมของแต่ละครอบครัว
5. การเพิ่มความหนาแน่น (Increased Density)
 - มีจำนวนร้านค้า ที่อยู่อาศัย และบริการต่างๆ ที่มากขึ้น โดยอยู่ใกล้กัน สามารถเดินถึงกันได้และสามารถให้บริการได้อย่างทั่วถึงอย่างมีประสิทธิภาพ
6. ศูนย์กลางชุมชน (Neighborhood Center)
 - ตำแหน่งที่ตั้งของอาคารสำคัญที่เป็นศูนย์กลางชุมชนควรอยู่ในจุดที่สังเกตเห็นได้ง่าย ตัวอาคารควรอยู่ริมถนนเพื่อการเข้าถึงที่สะดวก
 - มีสถานที่สำหรับให้คนในชุมชนได้พบปะสังสรรค์กันเพื่อกิจกรรมต่างๆ ทั้งกิจกรรมทางศิลปวัฒนธรรม ศาสนา รวมทั้งเป็นสถานที่สำหรับพักผ่อน เช่น สวนสาธารณะ หรือ สนามเด็กเล่น

7. คุณภาพของการออกแบบงานสถาปัตยกรรมและชุมชน (Quality Architecture and Urban Design)
 - เน้นความสวยงาม สุนทรีย์ภาพ และความสะอาดสวยงามในการใช้สอยอาคาร
 - คำนึงถึงสัดส่วนของอาคาร การเลือกวัสดุ และสร้างความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อม
8. โครงสร้างแบบลักษณะชุมชนดั้งเดิม (Traditional Neighborhood Structure)
 - โครงแบบของ Neighborhood Concept คือมีศูนย์กลาง และขอบชุมชน
 - ลักษณะชุมชนที่มีความกะชับ(Compact)
9. ความยั่งยืน (Sustainability)
 - ชุมชนควรมีการจัดตั้งองค์กรขึ้นเอง(Self - governing) เพื่อดูแลสภาพความเป็นอยู่ บำรุงรักษา ป้องกันความปลอดภัยในชุมชนของตนเอง ตลอดจนเตรียมการรองรับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต
 - ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการพัฒนา ลดการใช้พลังงาน ส่งเสริมการเดินเท้า และการสัญจรด้วยระบบขนส่งมวลชนมากกว่าการใช้รถยนต์ส่วนตัว

การปรับปรุงพัฒนาชุมชนตามแนวความคิด New Urbanism เป็นการสร้างชุมชนที่น่าอยู่ มีความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยและแหล่งงาน และสามารถอยู่ได้ด้วยตัวเอง(Self-Contained) เป็นการแก้ปัญหาทางกายภาพและเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นกับเมือง โดยประโยชน์ที่จะได้รับจากการพัฒนาตามแนวความคิด New Urbanism สามารถสรุปได้ดังนี้

1. ประโยชน์แก่คนในชุมชน

- คุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น มีสภาพแวดล้อมที่ดีของที่อยู่อาศัย ที่ทำงานและที่พักผ่อน ราคาที่ดีสูงขึ้น ลดปัญหาการจราจรเนื่องจากการใช้รถยนต์น้อยลง
- การเข้าถึงการบริการที่ง่ายขึ้น มีความสะดวกในการเดินทางที่ไม่ไกลไปจากสถานที่ต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นสวนสาธารณะ ระบบขนส่งสาธารณะ ร้านค้าและบริการต่างๆ โดยการเดินเท้าและจักรยาน
- ความสัมพันธ์ของคนในชุมชนดีขึ้นมีการปฏิสัมพันธ์ระหว่างทำกิจกรรมนันทนาการ และการเดินเท้า
- มีความหลากหลายของร้านค้าและบริการที่คนในชุมชนเป็นเจ้าของกิจการ
- แก้ปัญหาภูมิทัศน์และความไม่เป็นระเบียบของเมือง
- มีความเป็นเอกลักษณ์(Identity) และสร้างความรู้สึกถึงสถานที่(Sense of Place)ที่ดีขึ้น
- มีพื้นที่ว่างในการพักผ่อน ประกอบกิจกรรมนันทนาการมากขึ้น
- ประหยัดงบประมาณในการก่อสร้างระบบบริการพื้นฐาน(Infra Structure) เพราะชุมชนมีลักษณะกะชับ(Compact)

2. ประโยชน์ด้านธุรกิจ

- ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางและค่าขนส่ง การจราจรไม่ติดขัด มีการสัญจรโดยการเดินเท้ามากขึ้น
- มีรูปแบบชีวิตที่ง่ายขึ้น โดยการใช้อาคารลักษณะผสม(Mixed-use)
- ความต้องการที่ลดลง ทำให้ประหยัดเนื้อที่และค่าเช่า
- การทำธุรกิจใกล้ชิดกับชุมชน มีความเป็นส่วนหนึ่งของชุมชน

3. ประโยชน์แก่นักพัฒนา

- ได้รับผลตอบแทนมากขึ้นจากการพัฒนา เนื่องจากการเพิ่มความหนาแน่น และความหลากหลายของกิจกรรมในโครงการ(Mixed-use Project) ทำให้มีพื้นที่ขายมากขึ้น และมีราคาสูงขึ้น
- เป็นที่ยอมรับของคนในชุมชนได้ง่าย เนื่องจากเอื้อประโยชน์ต่อการดำเนินชีวิตของคนในชุมชน
- ลดค่าใช้จ่ายในการจัดทำที่จอดรถจำนวนมาก เพราะคนสามารถเดินถึงกันได้อย่างสะดวก และสามารถใช้งานพื้นที่จอดรถเพื่อประกอบกิจกรรมต่างๆ
- ลดต้นทุนในการสร้างถนนและระบบสาธารณูปโภค เนื่องจากการออกแบบตามแนวความคิด New Urbanism
- โอกาสในการประกอบธุรกิจมากขึ้น เนื่องจากกิจกรรมที่หลากหลายในโครงการเดียวกัน

4. ประโยชน์แก่เทศบาล

- มีความมั่นคงจากการเก็บภาษี และมีรายได้เพิ่มขึ้นจากจำนวนอาคารที่มีความหนาแน่นมากขึ้น
- ประหยัดงบประมาณในการลงทุนระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ
- แก้ปัญหาการจราจร จากการออกแบบที่ให้ความสำคัญกับการเดินเท้า
- แก้ปัญหาอาชญากรรมเพราะการใช้อาคารแบบผสม (Mixed-use) มีผู้ใช้อาคารทั้งกลางวันและกลางคืน
- สร้างภาพลักษณ์(Image) และสภาพแวดล้อมที่สวยงาม เป็นระเบียบแก่เมือง
- ได้รับความร่วมมือจากประชาชน ประชาชนสามารถเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาและเป็นผู้ได้ประโยชน์ นำไปสู่การปกครองที่ดี

2.2.2 แนวความคิดเมืองน่าอยู่(Livable City)

เมืองน่าอยู่หมายถึง ชุมชนที่อยู่อาศัยทั้งในเขตเมืองและชนบทที่มีสภาพแวดล้อมและคุณภาพชีวิตที่ดี มีสังคมที่เอื้ออาทร มีชุมชนที่เข้มแข็ง มีความสะอาดสวยงามปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน มีระบบเศรษฐกิจที่มั่นคง มีวัฒนธรรมและจิตวิญญาณของเมืองและชุมชน (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเมืองแห่งชาติ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2543)

องค์การอนามัยโลกได้ประมวลลักษณะเมืองน่าอยู่ไว้ 11 ประการ ดังนี้

1. มีสิ่งแวดล้อมทางกายภาพและที่อยู่อาศัยสะอาด ปลอดภัย
2. มีระบบนิเวศอยู่ในภาวะดุลยภาพและยั่งยืน
3. มีชุมชนเข้มแข็ง ช่วยเหลือเกื้อกูล ไม่เอารัดเอาเปรียบ
4. ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนด ควบคุม ตัดสินใจเกี่ยวกับเรื่องที่มีผลกระทบต่อสุขภาพ และคุณภาพชีวิต
5. ประชาชนได้รับปัจจัยพื้นฐานของชีวิต
6. ประชาชนมีสิทธิ มีโอกาสรับรู้อาสาสมัคร มีการติดต่อประสานงาน และระดมความคิด ประสพการณ์ เพื่อทำงานร่วมกันในชุมชน
7. มีระบบเศรษฐกิจที่หลากหลาย มีชีวิตชีวา มีนวัตกรรมอยู่เสมอ
8. มีการเชื่อมโยงมรดกทางวัฒนธรรม วิถีการดำรงชีวิต รวมทั้งเอกลักษณ์ของชุมชน
9. มีการพัฒนาเป็นไปอย่างกลมกลืน และส่งเสริมคุณลักษณะที่ดีที่มีมาในอดีต โดยใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด
10. มีระบบสาธารณสุข และการรักษาพยาบาลที่ทั่วถึง เหมาะสมสำหรับประชาชนทุกคน
11. ประชาชนมีสภาวะสุขภาพที่ดี มีอัตราการเจ็บป่วยในระดับต่ำ

จะเห็นได้ว่าลักษณะหลายประการของเมืองน่าอยู่มีความสอดคล้องกับแนวความคิด New Urbanism โดยเฉพาะลักษณะทางกายภาพ เช่น การมีสภาพแวดล้อมที่ดี การมีระบบเศรษฐกิจที่หลากหลาย การพัฒนาไปอย่างกลมกลืน

Suzanne Lenard และ Henry Lenard(1995: 231-232) ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาศูนย์กลางของเมือง เพื่อให้เมืองน่าอยู่ ดังนี้

1. ไม่ส่งเสริมการพัฒนาในย่านรอบนอกของเมือง ควรให้ความสำคัญกับการก่อสร้างเพื่อเติมเต็มภายในเมือง ควรกำหนดความสูงของอาคารในเขตเมืองขนาดเล็กและพื้นที่ส่วนใหญ่ในเมืองขนาดใหญ่ ควรมีความสูงของอาคารไม่เกิน 5-6 ชั้น
2. พัฒนาแนวทาง(Guideline) ในการออกแบบสถาปัตยกรรมที่ช่วยส่งเสริมเอกลักษณ์ของสถาปัตยกรรมใหม่ที่ประชาชนเห็นว่าเหมาะสม
3. กำหนดการใช้งานแบบผสม(Mixed-use) ของร้านค้า และอาคารที่พักอาศัย

4. จัดสร้างร้านค้าและบริการที่สำคัญให้อยู่ในระยะที่เดินถึงได้สำหรับประชาชน
5. สร้างกิจกรรมใหม่ๆที่จะทำให้ผู้คนในเมืองและนอกเมืองสามารถพบปะสังสรรค์กันได้
6. กำหนดและรักษาลักษณะเด่นของสังคมที่มีอยู่(Social Landmark) เช่น ร้านกาแฟ ไปรษณีย์ เพื่อให้เป็นที่พบปะของคนในชุมชน
7. กำหนดสถานที่ที่ประชาชนเห็นว่าเป็นหัวใจสำคัญของชุมชน และปรับปรุงเส้นทางเดินเท้า เชื่อมต่อกับศูนย์กลางและส่วนอื่นๆของเมือง
8. พัฒนาแนวทาง(Guideline) ของการออกแบบพื้นที่ว่างสาธารณะ(Public Space) เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์พื้นที่ว่างชุมชนที่ประชาชนเห็นสมควรโดยให้สามารถเข้าถึงได้ง่าย และสามารถใช้งานได้หลากหลายจากคนหลายประเภท
9. สร้างโครงข่ายของระบบการคมนาคมที่ดี และระบบทางเดินเท้าและจักรยานทั่วเมือง และให้เชื่อมต่อกับย่านชานเมืองด้วย ออกแบบถนนใหม่ให้ศูนย์กลางเมืองรวมทั้งถนนสายหลักต่างๆ เพื่อลดปัญหาการจราจร
10. ทดแทนที่จอดรถบนดินด้วยที่จอดรถใต้ดิน และที่จอดรถในบล็อก(Block) โดยสร้างที่จอดรถเดิมเป็นทางเท้าหลักเพื่อเติมเต็มโครงสร้างของเมือง

จากแนวความคิดหลักของแนวความคิดเมืองน่าอยู่ คือการเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาได้อย่างเหมาะสม การให้ความสำคัญกับพื้นที่ว่าง(Open Space) สถานที่สาธารณะ(Public space) จะช่วยให้เมืองมีชีวิตชีวา และการให้ความสำคัญกับทางเดินเท้าและระบบขนส่งมวลชนมากกว่าการใช้รถยนต์ส่วนตัว สามารถทำให้เมืองมีความปลอดภัย สภาพแวดล้อมดี มีความน่าอยู่ สอดคล้องกับแนวความคิด “New Urbanism” ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น

2.2.3 แนวความคิด The City Beautiful Movement

The City Beautiful Movement เป็นกระแสความคิดด้านผังเมืองในช่วงศตวรรษที่ 19 โดยแนวความคิดนี้จะให้ความสำคัญกับศูนย์กลางเมือง(Civic Center) อนุสาวรีย์(Monuments) ถนนที่สวยงาม(Boulevards) พื้นที่ริมน้ำ(Waterfront) และสถาปัตยกรรมนีโอคลาสสิก(Neoclassical Architecture) โดยให้เป็นส่วนหนึ่งกับสภาพแวดล้อมเมือง (Abrams, 1971 อ้างถึงใน อรรถวุฒิ แก้วสุทธิพล, 2544: 15)

The City Beautiful Movement มักใช้กับเมืองที่มีขนาดใหญ่ที่มีการออกแบบเป็นพิเศษ โดยมีองค์ประกอบที่สำคัญ 4 ประการ(Pregill & Volkman, 1993: 529-531) คือ

1. ศิลปะของเมือง(Civic Art) หมายถึงความงามของเมืองที่เกิดขึ้นจากงานศิลปะ รวมถึงอาคารต่างๆ ด้วย น้ำพุ และการตกแต่งไฟริมถนนและอาคารต่างๆ
2. การออกแบบเมือง(Civic Design) เมืองควรมีเอกภาพในการจัดวางมากกว่าต่างคนต่างทำ โดยการออกแบบเมืองจะให้ความสำคัญกับพื้นที่เปิดโล่ง(outdoor space) ที่แสดงถึงความรู้สึกเป็นชุมชน(Sense of Community) และทำหน้าที่เป็นพื้นที่พานิชยกรรมไปในขณะเดียวกัน ทั้งนี้งานสถาปัตยกรรมที่โดดเด่น

เดียวโดยไม่มีองค์ประกอบที่เหมาะสม จะไม่สามารถทำให้เกิดความสว่างกันได้ เพราะฉะนั้นพื้นที่ภายนอกจะต้องใช้วัสดุและการออกแบบให้เป็นส่วนหนึ่งของงานสถาปัตยกรรม

3. การปฏิรูปเมือง(Civic Reform) คือการผสมผสานทั้งการปรับปรุงด้านสังคมและการเมือง เพื่อแก้ปัญหาคอร์รัปชันที่เกิดขึ้นในอเมริกาหลังสงครามกลางเมือง(civic war) ปัญหาที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือสลัมในเมือง ซึ่งเกิดจากการขยายตัวของประชากรในยุคอุตสาหกรรม คนส่วนใหญ่จะยากจนอยู่ในย่านแออัดในสภาพแวดล้อมที่แย่ การปรับปรุง เช่นการจัดที่อยู่อาศัยใหม่ เป็นการแก้ปัญหาบ้านแออัดที่เป็นแหล่งเชื้อโรค อาชญากรรม และความเสื่อมโทรม

4. การปรับปรุงเมือง(Civic Improvement) เป็นการรื้อถอน ปรับปรุง เพื่อที่จะสร้างความสวยงามให้กับเมือง ไม่ว่าจะเป็นการสร้างทางเดิน ปรับปรุงพื้นผิวถนนหรือพื้นที่สาธารณะ รวมถึงการส่งเสริมให้ประชาชนจัดตั้งองค์กรท้องถิ่นเพื่อสนับสนุนการปรับปรุงเมือง

ทั้งนี้ Pregill & Volkman (1993) ได้สรุปถึงจุดประสงค์ที่สำคัญของการวางผังตามแนวความคิด City Beautiful คือ

1. เพื่อเป็นศูนย์กลางการบริการต่างๆตามลำดับโครงสร้างการใช้ที่ดิน
2. เพื่อสร้างย่านการค้าหลักและย่านการค้าอื่นที่มีความสะดวกและมีประสิทธิภาพ
3. เพื่อสร้างเมืองที่สะอาด โดยเฉพาะที่อยู่อาศัย
4. เพื่อสร้างเอกลักษณ์เมืองผ่านรูปแบบหน้าตาของเมือง
5. เพื่อจัดกลุ่มอาคารที่สำคัญและสร้างความสวยงามให้แก่เมือง
6. เพื่อสร้างจุดรวมสายตาที่เป็นจุดเด่นของเมือง
7. เพื่อจัดระบบการสัญจรอย่างเป็นลำดับชัดเจน
8. เพื่อจัดการกับที่ว่างตามความต้องการของชุมชน โดยเน้นกิจกรรมที่ Active มากกว่า Passive
9. เพื่อสงวนรักษาองค์ประกอบทางประวัติศาสตร์เมือง
10. เพื่อจัดเตรียมระบบที่ดีสำหรับลักษณะของเมืองที่ทันสมัย

การนำหลักการของ The City Beautiful มาใช้ในการพัฒนาเมืองเป็นการปรับปรุงพื้นที่ชุมชนให้เกิดความสวยงาม มีสภาพแวดล้อมที่น่าอยู่ แต่เนื่องจากแนวความคิดนี้เป็นแนวความคิดของประเทศตะวันตกในการนำมาใช้จึงควรพิจารณาถึงความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ สภาพภูมิอากาศ ลักษณะสถาปัตยกรรมท้องถิ่น ขนาดและสัดส่วนของอาคารประเภทของโครงการ ตลอดจนความสอดคล้องกับวิถีชีวิตของคนไทย

2.2.4 ทฤษฎีภาพและพื้น (Figure and Ground Theory)

ทฤษฎีภาพและพื้น (Trancik, 1986:97-98) เป็นการศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างมวลของสิ่งก่อสร้างที่ปกคลุมพื้นผิวดิน (Figure) และพื้นที่ว่างที่มีช่องเปิดเชื่อมโยงเข้าถึงกัน หรือพื้น (Ground) ซึ่งเป็นเครื่องมือที่สามารถอธิบายถึงรูปแบบของพื้นที่ว่างของเมือง ความแตกต่างของขนาดพื้นที่ว่าง ซึ่งวัตถุประสงค์ของการมองความสัมพันธ์ในลักษณะกายภาพของพื้นที่เช่นนี้ ก็เพื่อจะสร้างความชัดเจนในการเห็นโครงสร้างของ

พื้นที่เมือง โดยวิธีการกำหนด จัดลำดับความสำคัญของพื้นที่ที่มีขนาดแตกต่างกัน และเรียงตัวสัมพันธ์ต่อเนื่องกันไป

แสดงให้เห็นความสัมพันธ์ของเมืองเท่ากับพื้นที่ว่างที่เปิดเชื่อมเส้นไหลเข้าหากัน ซึ่งการสร้าง Pantheon เป็นการผลักดัน Space ให้ออกมาอยู่ภายนอกอาคาร และกันโยการแบ่งเสาะ แต่ก็ยังคงเป็น Space ที่จำกัดอยู่ในวงล้อมของผนังสูงใหญ่ขนาดการติดต่อกับภายนอก

ปรากฏการณ์โครงสร้างของเมือง โดยมองจาก Figure และ Ground จะเห็น Pattern ระหว่างพื้นที่ว่างที่เป็นแนวของถนนและ Urban Mass การกำหนดพื้นที่ (field) ของกลุ่มอาคาร (solids) และที่ว่าง (voids) จะทำให้เกิดรูปแบบของเมือง ซึ่งมักเรียกว่าเนื้อเมือง (fabric) ซึ่งถ้าพิจารณาจากรูปแบบการกระจายตัวของเนื้อเมือง ทำให้เห็นความเป็นกลุ่ม ย่าน ของเมืองทั้งหมด และลักษณะของพื้นที่ว่าง

2.2.5 แนวความคิดในการแก้ปัญหาการจราจร

การวางแผนระบบการคมนาคม(Transportation Planning)

การจราจรเป็นปัญหาที่สำคัญ ที่เกิดขึ้นพร้อมกับการขยายตัวของเมือง ซึ่งเกิดจากปริมาณการจราจรที่เพิ่มมากขึ้น Hugh Baton(1998) กล่าวถึงระบบคมนาคมที่ยั่งยืน(Sustainable Transpot) ว่าสามารถแก้ปัญหาสิ่งแวดล้อมและปัญหาสังคมที่เกิดขึ้นจากการจราจรได้ โดยวัตถุประสงค์หลักของการคมนาคมที่ยั่งยืนคือ การลดระดับมลภาวะ ปรับปรุงการเข้าถึงระบบขนส่งที่ให้ความสำคัญกับคนมากกว่ารถ เพิ่มทางเลือกในการเดินทาง ลดระยะทางในการเดินทาง โดยจัดให้มีการจัดเตรียมสาธารณูปการและแหล่งงานภายในชุมชน สร้างทางเดินเท้าที่ปลอดภัย ร่มรื่นน่าเดินเพื่อลดการพึ่งพารถยนต์ ซึ่ง Barton ได้เสนอแนวทางในการดำเนินการคือ

- จัดระบบทางเดินเท้า โดยเพิ่มโครงข่ายให้สามารถเชื่อมโยงกับจุดต่างๆได้อย่างทั่วถึง โดยเฉพาะศูนย์รวมกิจกรรมที่สำคัญ และให้สามารถเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนสาธารณะได้อย่างสะดวกและปลอดภัย
- จัดเตรียมระบบทางจักรยานที่สะดวกและปลอดภัย มีการลดความเร็วของรถยนต์ในการจราจรบนถนน
- เพิ่มประสิทธิภาพของระบบขนส่งสาธารณะให้สามารถเข้าสู่พื้นที่ใจกลางเมืองได้สะดวก พร้อมทั้งสามารถเปลี่ยนระบบการเดินทางเป็นบริการแบบอื่น รวมทั้งการเดินเท้าและจักรยาน
- เพิ่มพื้นที่ปลอดภัยการจราจร และลดปริมาณการจราจร
- จำกัดการใช้รถยนต์ด้วยความเข้มงวดและที่จอดรถในย่านศูนย์กลางที่สำคัญ

Barton(1998) ได้ให้หลักการในการวางแผนด้านการจราจร ดังต่อไปนี้

- ปริมาณการจราจรไม่ควรเพิ่มขึ้นจากการปรับปรุงถนน หรือทางแยก การจัดการจราจร หรือการก่อสร้างถนนใหม่ นอกจากจะมีความจำเป็นที่จะรองรับการพัฒนาใหม่หรือการพัฒนาที่เข้มข้นขึ้น
- การเปลี่ยนระบบถนนควรพิจารณาปริมาณการจราจร เพื่อที่จะปรับปรุงคุณภาพของสิ่งแวดล้อมสำหรับผู้อยู่อาศัย ผู้ที่มาจับจ่ายใช้สอย และอำนวยความสะดวกแก่ระบบขนส่งสาธารณะ มากกว่าที่จะเปลี่ยนระบบถนนเพื่อช่วยร่นระยะเวลาในการเดินทางแก่ผู้ใช้รถยนต์
- ปริมาณการจราจรในสภาพปัจจุบันบนถนนในเมืองอาจลดลงได้จากการวางแผนด้านอื่น เช่น การขยายทางเดินเท้าและทางจักรยาน หรือการให้ความสำคัญกับรถโดยสารหรือรถราง
- การจัดการระบบการจราจรในเมือง ไม่ควรมุ่งไปที่การเพิ่มหรือลดความเร็วรถยนต์ แต่ควรคำนึงถึงความพอดีและสม่ำเสมอมากกว่า

การพัฒนาทางด้านระบบคมนาคมขนส่ง จะต้องมีการวางแผนควบคู่ไปกับการพัฒนาเมืองตั้งแต่ระดับภูมิภาค(Regional Planning) จนถึง การเชื่อมต่อของแต่ละเมืองและภายในชุมชน การส่งเสริมนโยบายที่จะทำให้ใช้รถยนต์น้อยที่สุด เพื่อลดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม เช่น ที่ทำงานและที่อยู่อาศัยใกล้กัน เพื่อลดเวลาและระยะทางในการเดินทาง การใช้ที่ดินแบบผสม(Mixed-use) การมีระบบขนส่งมวลชนที่สร้างความสะดวกสบายแก่ประชาชนและเพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว ดังนั้นการวางแผนหลักในการพัฒนาเมืองและการออกแบบชุมชนจะต้องเน้นเรื่องการลดความต้องการในการเดินทาง โดยเฉพาะการใช้รถยนต์ส่วนตัว(Moughtin, 1996)

2.2.6 แนวความคิด Transit-oriented development(TOD)

แนวความคิด Transit-oriented development(TOD) เป็นการพัฒนาย่านที่อยู่อาศัยและย่านพาณิชยกรรม ที่เน้นระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมระหว่างชุมชนย่อยๆ ซึ่งเป็นแนวความคิดของกลุ่มลัทธิชุมชนเมืองยุคใหม่(New Urbanism) โดยมีปัจจัยให้เกิดแนวความคิดนี้ขึ้นมาดังต่อไปนี้

1. การเติบโตอย่างรวดเร็วของเมือง ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรอย่างกว้างขวาง
2. เกิดความเจริญเติบโตอย่างขาดคุณภาพของชุมชนรอบนอกของเมือง
3. มีความต้องการด้านคุณภาพชีวิตของคนเมือง
4. มีความต้องการการเชื่อมโยงการสัญจรทางเท้า ต้องการหลีกเลี่ยงมลภาวะจากการจราจร
5. ความเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของคนเมือง ลักษณะทางครอบครัว ซึ่งมีขนาดครอบครัวเล็กลง

องค์ประกอบของในการออกแบบตามแนวความคิด Transit-oriented development

1. การให้ความสำคัญในการเดินถึง การออกแบบการสัญจรทางเท้า(Pedestrian)
2. การให้ความสำคัญกับการขนส่งระบบราง ส่งเสริมให้พื้นที่สถานีเป็นที่สนใจของเมือง
3. การพัฒนาศูนย์รวมกิจกรรม(Node) ของเมืองให้มีความหลากหลาย มีการใช้งานแบบผสม มีทั้งส่วนสำนักงาน ที่อยู่อาศัย ร้านค้า และที่ทำการของราชการ รวมไว้ในย่านเดียวกัน
4. ภายในระยะเดินถึงใน 10 นาทีจากสถานีรถไฟ ต้องมีการพัฒนาการเพิ่มความหนาแน่นของพื้นที่ ให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินสูงสุด มีการพัฒนาพื้นที่เพื่อคุณภาพชีวิต
5. มีการจัดระบบการเชื่อมต่อการสัญจร จากรถไฟไปยังการขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นอย่างครบวงจร เช่น รถราง รถประจำทาง เป็นต้น
6. มีการจัดเตรียมทางจักรยาน ทางเดินเท้า เชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะอย่างเป็นระบบ
7. ลดปริมาณที่จอดรถภายในรัศมีการเดินถึงภายใน 10 นาที รอบๆ ศูนย์กลางเมือง และรอบสถานีรถไฟ

ประโยชน์ของที่จะได้รับจากการพัฒนาตามแนวความคิด(Transit-oriented development)

1. เป็นการเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชนในเมือง
2. เกิดสภาพแวดล้อมที่ดีสำหรับ การอยู่อาศัย การทำงาน และการพักผ่อนหย่อนใจ
3. เกิดความเคลื่อนไหวของกิจกรรมในพื้นที่ สร้างชีวิตชีวาให้กับพื้นที่
4. ลดปัญหาการจราจร และลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล
5. ลดปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจร
6. ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
7. เพิ่มการสัญจรด้วยการเดินเท้า ทำให้เกิดกิจกรรมการค้าขายระหว่างเส้นทางเดินเท้า
8. ลดการขยายตัวของอาคารที่อยู่อาศัย การสร้างถนน และการกระจายตัวของที่อยู่อาศัย
9. ทำให้เศรษฐกิจโดยรวมดีขึ้น

2.3 แนวความคิดในการสร้างเอกลักษณ์เมือง

2.3.1 ทฤษฎีจินตภาพเมือง

ทฤษฎีจินตภาพเมืองเป็นทฤษฎีที่ทดสอบการรับรู้องค์ประกอบหลักทางด้านกายภาพของเมือง อันเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่ ซึ่ง Kevin Lynch (1960) ได้ทำการศึกษาถึงการรับรู้ของผู้คนต่อสภาพทางกายภาพของเมือง เขาได้รายงานผลการศึกษาไว้ในหนังสือชื่อ “The Image of The City” ซึ่งการค้นพบของเขาช่วยอธิบายให้เข้าใจถึงรูปทรงของเมืองได้เป็นอย่างมาก โดย Lynch พบว่ามีองค์ประกอบพื้นฐาน 5 ประการด้วยกันที่ผู้คนมักใช้ในการสร้างมโนภาพของตัวเองเกี่ยวกับเมือง ได้แก่

1. ทางสัญจร (Paths) หมายถึง เส้นทางสัญจรหลักและรองที่ผู้คนใช้ในการสัญจรไปมา หรืออาจหมายถึงถนน ทางเท้า ทางเชื่อม Paths เป็นองค์ประกอบที่สำคัญโดยผู้คนจะสังเกตลักษณะของเมืองระหว่างการเดินทางผ่านเส้นทาง

2. ขอบเขต (Edges) หมายถึง แนวหรือขอบที่เป็นเส้นยาว ที่ขวางกั้นระหว่างสิ่ง 2 สิ่ง หรือแบ่งพื้นที่ 2 แห่งออกจากกันเป็นเส้นยาว เช่น ชายหาด ทางรถไฟ ผนังหรือกำแพง หรืออาจหมายถึงแนวรอยต่อที่ปิดกั้นระหว่างส่วนหนึ่งกับอีกส่วนหนึ่ง Edges มักจะใช้เป็นที่แบ่งขอบเขตของพื้นที่ของเมือง ในบางครั้ง Paths ก็ทำหน้าที่เป็น Edges ได้

3. ย่าน (Districts) หมายถึง ส่วนของเมืองที่มีขนาดกลางๆหรือมีขนาดใหญ่ เป็นพื้นที่ที่มีความสัมพันธ์ทางกิจกรรมหรือลักษณะทางกายภาพที่คล้ายคลึงกันและมีความแตกต่างจากบริเวณอื่นๆ มีขนาดที่คนสามารถเข้าไปใช้งานได้ และมักจะมีลักษณะเฉพาะตัวทั้งภายในและภายนอก ที่สามารถมองเห็นได้ เช่น ย่านเกษตรกรรม ย่านชุมชนเมือง เป็นต้น โดยในแต่ละย่านมีลักษณะสำคัญประกอบไปด้วยองค์ประกอบต่างๆ เช่น รูปทรง ที่ว่าง อาคาร ป้าย ลักษณะทางกิจกรรม ซึ่งองค์ประกอบเหล่านี้มีลักษณะเฉพาะที่สามารถบ่งบอกภาพลักษณ์ของย่านนั้นๆได้

4. จุดศูนย์กลางรวม (Nodes) หมายถึง ศูนย์กลางของกิจกรรมซึ่งในความเป็นจริงแล้ว ก็เป็นเสมือนจุดสังเกตประการหนึ่ง แต่แตกต่างกันตรงที่จุดศูนย์กลางรวม(Nodes) จะมีการเคลื่อนไหวของกิจกรรมอยู่ตลอดเวลา ขณะที่จุดสังเกตเป็นองค์ประกอบหรือวัตถุที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนเท่านั้น แต่จุดศูนย์กลางรวมจะมีความชัดเจนในการเป็นศูนย์กลางของกิจกรรม ซึ่งในบางครั้งจุดสังเกตและจุดศูนย์กลางรวมก็อยู่ในสถานที่เดียวกัน โดยอาจรวมไปถึงจุดตัดเส้นทางคมนาคม ทางสัญจรที่มาบรรจบกัน จุดเปลี่ยนระบบคมนาคม เป็นต้น โดยจุดศูนย์กลางรวม(Nodes) จะเป็นที่รวมของกิจกรรมที่มักจะมีผลพลอยได้ที่มีความสำคัญของการใช้งาน หรือมีลักษณะสำคัญทางกายภาพ เช่นร้านค้าหัวมุมถนน หรือพื้นที่ว่างระหว่างอาคาร สถานีรถไฟ เป็นต้น

5. จุดสังเกต (Landmarks) หมายถึง ลักษณะเด่นภายในเมืองที่ปรากฏแก่สายตาคนทั่วไป ซึ่งจุดสังเกตบางแห่งจะมีขนาดใหญ่และมองเห็นได้จากระยะไกล จุดสังเกตบางแห่งมีขนาดเล็กและมองเห็นได้ในระยะใกล้เท่านั้น จุดสังเกตเป็นองค์ประกอบที่สำคัญมากของเมือง เพราะช่วยให้ผู้คนกำหนดพื้นที่และตำแหน่งที่อยู่ของตัวเองในเมืองได้ จุดสังเกตที่ดีควรเป็นจุดที่มองเห็นได้ชัดเจน ขณะเดียวกันก็ควรมีความกลมกลืนกับองค์ประกอบอื่น ๆ ของเมือง

Lynch สรุปผลที่ได้จากการศึกษาเมืองต่างๆ ว่าองค์ประกอบทั้งห้า เป็นส่วนช่วยในการศึกษาลักษณะเฉพาะของเมือง มีประโยชน์ต่อการศึกษาเปรียบเทียบสภาพแวดล้อมทางกายภาพของเมืองต่างๆ และมีความสำคัญต่อการรับรู้จินตภาพของเมือง โดยสภาพแวดล้อมของเมืองที่เป็นระเบียบเรียบร้อยจะช่วยให้เกิดจินตภาพ(Imageability) ที่ชัดเจนและเข้าใจได้ง่าย(Legibility) ที่คนในชุมชนสามารถมีจินตภาพร่วมกันได้

2.3.2 ทฤษฎีรูปทรงที่ดีของเมือง(A Theory of Good Form)

Lynch อธิบายว่า ทฤษฎีที่เกี่ยวกับปรากฏการณ์ทางกายภาพของเมืองมีอยู่ 3 อย่าง คือ Decision Theory ซึ่งเกี่ยวกับกระบวนการวางแผน Functional Theory ซึ่งเกี่ยวกับการเกิดและพัฒนาารูปทรงของเมือง และ Normative Theory หรือทฤษฎีบรรทัดฐาน ซึ่งมีความสัมพันธ์ระหว่างค่านิยมของมนุษย์กับรูปทรงของเมือง

ซึ่ง Lynch เสนอทฤษฎีที่ใช้เป็นหลักในการออกแบบเมืองด้วยคำสั้นๆ เพียง 5 คำคือ VITALITY, SENSE, FIT, ACCESS, CONTROL โดยมีรายละเอียดดังนี้(Lynch อ้างถึงใน กำธร กุลชล 2545: 279-291)

1. VITALITY หมายถึง ปัจจัยในการดำรงชีวิตให้อยู่รอดปลอดภัยและสุขสบายดี ซึ่งประกอบด้วย สิ่งที่มีมนุษย์ต้องการ 3 ประการคือ

- อาหาร น้ำ อากาศ พลังงาน การขับถ่ายของเสีย (Sustenance)
- ความปลอดภัย(Safety)
- สภาวะแวดล้อมที่เหมาะสมสำหรับการดำรงสถานะทางชีวภาพ(Consonance)

2. SENSE หมายถึง สิ่งที่ค้นพบจากการศึกษาเรื่อง จินตภาพของเมือง ที่เกี่ยวกับระบบมโนทัศน์ การรับรู้ และกระบวนการทางปัญญา ซึ่งก่อให้เกิด

- ความรู้สึกถึงความเป็นสถานที่พิเศษ(Sense of Place)
- ความรู้สึกถึงตำแหน่งแห่งหน(Sense of Orientation) จากโครงสร้างทางจินตภาพและแผนที่ทางจิต
- ความรู้สึกถึงความเป็นโอกาสพิเศษ(Sense of Occasion)

เมื่อเกิดความรู้สึกต่อสถานที่ซึ่งมี เอกลักษณ์ และโครงสร้าง(Identity and Structure) ที่ดีแล้ว จิตของเราก็จะเกิดการจดจำทำให้เกิดความเข้าใจ แต่นอกจากนี้ยังต้องอาศัยหลักการที่เสริมความจดจำอีกอย่างน้อย 3 ประการ เพื่อเชื่อมโยงไปสู่ความรู้สึกต่อรูปทรง คือ Congruence, Transparency และ Legibility โดย Lynch อธิบายว่า Congruence หมายถึงความไม่ขัดแย้งระหว่างรูปทรงของอาคารสถานที่กับประโยชน์ใช้สอยของมัน Transparency หมายถึงกิจกรรมและเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นตามครรลองของกฎธรรมชาติ ส่วน Legibility หมายถึงการสื่อสารด้วยสัญลักษณ์ต่างๆในเมือง เช่น บ้าย ธง ซึ่งสื่อความหมายให้กับความรู้สึกของผู้คนในท้องถิ่น

3. FIT หมายถึง การสร้างความกลมกลืนให้สัมพันธ์กันระหว่างอาคารสถานที่กับรูปแบบพฤติกรรมของชุมชน(Place-Behavioral Setting) เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความสะดวกสบายและความพึงพอใจของผู้ใช้งาน FIT นั้นเปลี่ยนแปลงได้เสมอ ไม่ว่าจะการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ใช้งานตามอาคารสถานที่ เช่นกรณีเปลี่ยนโรงงานร้างเป็นศูนย์การค้า เปลี่ยนลานจอดรถเป็นที่ขายสินค้า หรือการการเปลี่ยนแปลงอาคารสถานที่ตามพฤติกรรมของผู้ใช้งาน โดยจะต้องมีการปรับแต่งอย่างใดอย่างหนึ่งระหว่าง อาคารสถานที่ กับพฤติกรรม จนลงตัว

4. ACCESS หมายถึง การติดต่อสื่อสารของสังคมมนุษย์ในชุมชนเมือง ซึ่งควรเป็นไปโดยปราศจากการปิดกั้นใดๆ มนุษย์เป็นสัตว์สังคม จำเป็นต้องมีการเดินทางไปมาหาสู่กันหรือติดต่อกันด้วยวิธีต่างๆ การสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีสำหรับสถานที่ต่างๆในชุมชนเมืองนั้น ต้องพยายามให้มีการเข้าถึงโดยง่ายและชัดเจนอย่างพอเหมาะพอควร ไม่มากหรือน้อยจนเกินไป โดยการเพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงสถานที่ต่างๆอาจทำได้

หลายวิธี หรืออาจทำได้ด้วยการออกแบบเมืองให้เป็นระเบียบและอ่านเข้าใจได้ง่าย การขจัดอุปสรรคทางสังคมและกายภาพ ตลอดจนการปรับปรุงระบบบริหารจัดการและการฝึกอบรมบุคลากรที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ

5. CONTROL หมายถึงการครอบครองพื้นที่ของมนุษย์โดยมีกฎควบคุมเพื่อให้เกิดความคล่องตัวระหว่างพฤติกรรมกับอาคารสถานที่ Lynch สรุปว่า สังคมมนุษย์จะดำรงอยู่ได้อย่างดีหากเราเข้าใจ Control ซึ่งเป็นเรื่องเกี่ยวกับการแสดงฐานะ อำนาจ และความเป็นใหญ่ ของผู้มีสิทธิเหนือพื้นที่นั้นๆ เขาจึงแนะนำหลัก 3 ข้อดังนี้

- Congruence ซึ่งหมายถึงการหลีกเลี่ยงหรือลดความขัดแย้งระหว่างสิทธิการครอบครองกับการใช้ประโยชน์ในพื้นที่
- Responsibility หมายถึงเกณฑ์ที่ช่วยบรรเทาสถานการณ์ในกรณีที่ไม่สามารถสร้าง Congruence ได้เท่าที่ควร ทั้งนี้เพราะผู้ใช้ประโยชน์ในพื้นที่จะเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลาและอาจเกิดความขัดแย้งขึ้นได้ในอนาคต
- Certainty หมายถึงการแสดงอาณาเขตที่ครอบครองอย่างชัดเจน เช่น กั้นรั้ว ปักเขต ปิดป้ายประกาศ หรือแสดงเจตจำนงด้วยสัญลักษณ์ เช่นการทำซุ้มทางเข้าออก เป็นต้น

Lynch ได้แนะนำว่า เมื่อนำทฤษฎีรูปทรงที่ดีของเมืองไปใช้ อาจเกิดความขัดแย้งซึ่งกันและกันในหัวข้อหลัก เช่น ถ้ามี Access เกินขอบเขตก็ย่อมกระทบแก่ Control หรือการสร้าง Sense ที่ชัดเจนมากเกินไปก็จะทำให้ Fit ลดลงได้ ดังนั้นจึงต้องอาศัยหลักประสิทธิภาพและความยุติธรรม(Efficiency and Justice) มาช่วยประกอบการตัดสินใจว่าจะให้หน้าหนักในเรื่องใดมากกว่ากัน เป็นกรณีๆ ไป

2.4 สรุปแนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

แนวความคิด New Urbanism ได้เสนอการปรับปรุงชุมชน โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาลักษณะทางกายภาพเพื่อสนับสนุนกิจกรรมของมนุษย์และสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีให้กับชุมชน ในขณะที่แนวความคิดเมืองน่าอยู่ซึ่งมีแนวความคิดที่สอดคล้องกัน โดยเฉพาะการสร้างสภาพแวดล้อมทางกายภาพเพื่อพัฒนาชุมชนให้ยั่งยืน โดยหลักการ 11 ข้อ ที่องค์การอนามัยโลกได้กำหนดไว้เป็นองค์ประกอบขั้นพื้นฐานที่เอื้ออำนวยในการสร้างความน่าอยู่ของชุมชน แต่องค์ประกอบเหล่านี้จะเกิดขึ้นได้ ก็ต่อเมื่อมีการทำงานประสานกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยต้องให้ความสำคัญในการพัฒนาตั้งแต่ระดับภาค(Region) จนถึงระดับเล็กลงไปเป็นชุมชน (Neighborhood) ย่าน(District) และถนนแต่ละสาย

แนวความคิด City Beautification แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของการออกแบบและวางผังเมืองที่มีลักษณะเฉพาะ เพื่อสร้างจุดเด่นและเน้นพื้นที่ที่เป็นที่ตั้งของอาคารสำคัญของเมือง รวมไปถึงการให้ความสำคัญกับองค์ประกอบต่างๆ ของสภาพแวดล้อมเมือง อันได้แก่ ที่ว่างสาธารณะ รูปแบบสถาปัตยกรรมของอาคารต่างๆ ในเมือง งานศิลปะตกแต่งเมือง เช่น รูปปั้น อนุสาวรีย์ น้ำพุ เสาไฟ การเลือกวัสดุปูพื้นถนน ซึ่งองค์ประกอบเหล่านี้จะช่วยสร้างสรรค์สภาพแวดล้อมของเมืองให้มีความสวยงามและน่าอยู่

ระบบคมนาคมนับเป็นสิ่งสำคัญอีกประการหนึ่งของการพัฒนาเมือง การขาดการวางแผนด้านการจราจรทำให้เมืองมีปัญหาอื่นๆ ตามมามากมาย ไม่ว่าจะเป็นปัญหามลพิษ ความปลอดภัย ความสิ้นเปลืองพลังงานและการลงทุนในการแก้ปัญหา และความสะดวกในการเดินทาง ซึ่งส่งผลต่อคุณภาพชีวิตโดยตรงของผู้อยู่ในชุมชน การพัฒนาเมืองจึงจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับระบบการคมนาคม

ในการพัฒนาพื้นที่โครงการสามารถสรุปหลักการสำคัญของแนวคิด และทฤษฎีต่างๆ ที่นำมาใช้ในการกำหนดแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่ ได้ดังนี้

1. การสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีของชุมชน(The New Urbanism,Livable City และ TOD)
 - การให้ความสำคัญกับทางเท้า ระบบทางจักรยาน และระบบขนส่งมวลชน เพื่อการแก้ปัญหาการจราจร ประหยัดพลังงานและลดมลพิษ
 - การสนับสนุนรูปแบบการใช้ที่ดิน และการใช้งานอาคารแบบผสมผสาน(Mixed-use) เพื่อสร้างกิจกรรมที่หลากหลาย และเป็นการพัฒนาาระบบเศรษฐกิจที่ยั่งยืน
 - การให้ความสำคัญกับพื้นที่สาธารณะ เพื่อส่งเสริมกิจกรรมทางสังคมและการพักผ่อน
 - การสร้างชุมชนที่มีความกระชับ(Compact) สามารถเดินติดต่อถึงกันได้สะดวก
2. การแก้ปัญหาด้านการจราจร(Planning for Transportation)
 - จัดระบบทางเดินเท้า และทางจักรยาน ที่ปลอดภัยเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายติดต่อกันสะดวก
 - ปรับปรุงภูมิทัศน์ริมถนนที่สวยงาม ร่มรื่น นำเดิน มีทางเท้าที่มีขนาดเพียงพอ
 - ปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะที่ดี สะดวก เข้าถึงง่าย
 - จำกัดปริมาณการจราจรในพื้นที่สำคัญ
 - การวางแผนโครงข่ายระบบถนนที่ดี
 - การลดระยะทาง และปริมาณในการเดินทางระหว่างที่พักอาศัยและที่ทำงาน โดยการวางแผนการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน
3. การพัฒนาสภาพแวดล้อมทางกายภาพของเมืองให้สวยงาม(The City Beutification)
 - ให้ความสำคัญกับพื้นที่เปิดโล่งสาธารณะ เพื่อการพักผ่อน และนันทนาการ
 - สร้างจุดเด่นแก่พื้นที่ เช่น การเน้นแนวแกน การปรับปรุงส่งเสริมจุดหมายตา
 - การประดับตกแต่งเมืองด้วยงานศิลปะในพื้นที่สาธารณะ ให้มีลักษณะเฉพาะ
 - การปรับปรุงพื้นที่เสื่อมโทรมในพื้นที่

4. องค์ประกอบที่สร้างจินตภาพหรือเอกลักษณ์ของเมือง(The Image of The City)

- การวิเคราะห์โครงสร้างเมืองเพื่อพิจารณาหา เอกลักษณ์(Identity) โครงสร้าง (Structure) ความหมาย(Meaning)
- การสร้างเอกลักษณ์แก่พื้นที่โครงการโดยการสร้างองค์ประกอบทางจินตภาพให้ครบถ้วน อันได้แก่ เส้นทาง(Path) ขอบ(Edge) ศูนย์รวมกิจกรรม(Node) ย่าน(District) จุดหมายตา(Landmark)



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 3

การศึกษาข้อมูลทั่วไปและการวิเคราะห์สภาพของพื้นที่

3.1 ประวัติความเป็นมา

ประวัติการสร้างเมืองขอนแก่น เริ่มขึ้นในสมัยรัชกาลพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช รัชกาลที่ 1 ในราว พ.ศ. 2340 เพี้ยเมืองแพนเชื้อสายเจ้าเมืองร้อยเอ็ด และสุวรรณภูมิได้พาผู้คนอพยพมาจาก บ้านชีโหล่น (ในเขตจังหวัดร้อยเอ็ดปัจจุบัน) มาตั้งเมืองที่บ้านดอนกระยอม ปัจจุบันอยู่ในท้องที่อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น และได้แจ้งความประสงค์ไปยังเจ้าพระยามนทรราชสีมาขอเป็นเจ้าเมือง และขอขึ้นกับเมือง นครราชสีมา เจ้าพระยามนทรราชสีมาจึงกราบทูลพระกรุณาไปยังกรุงรัตนโกสินทร์ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้า แต่งตั้งเพี้ยเมืองแพนเป็น “พระนครศรีบริรักษ์” ดำรงตำแหน่งเจ้าเมืองโดยยกบ้านบึงบอน (บริเวณบึงแก่นนคร) ทางด้านทิศตะวันตกบ้านเมืองเก่า ตำบลเมืองเก่า อำเภอเมืองขอนแก่น ปัจจุบัน เป็นเมืองขอนแก่น ขึ้นกับเมือง นครราชสีมาตามที่เจ้าเมืองนครราชสีมาขอมา

พ.ศ. 2434 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ได้โปรดเกล้าฯ ให้มีการเปลี่ยนแปลง ระบบการปกครองหัวเมืองลาวใหม่ โดยเปลี่ยนบริเวณหัวเมืองลาวฝ่ายเหนือเป็นหัวเมืองลาวพวน ให้เมือง ขอนแก่นไปขึ้นกับหัวเมืองลาวพวน และโปรดเกล้าฯ ให้พระเจ้าน้องยาเธอกรมหมื่นประจักษ์ศิลปาคมขึ้นเป็น ข้าหลวงต่างพระองค์สำเร็จราชการ พร้อมทั้งให้ย้ายเมืองขอนแก่นไปอยู่ที่บ้านทุ่ม และเปลี่ยนนามตำแหน่งเจ้า เมืองเป็นผู้ว่าราชการเมือง

พ.ศ. 2459 โปรดเกล้าฯ ให้เปลี่ยนคำว่าเมืองเป็นจังหวัด และให้เรียกเจ้าเมืองเป็นผู้ว่าราชการจังหวัด

พ.ศ. 2507 สมัย ฯพณฯ จอมพลถนอม กิตติขจร เป็นนายกรัฐมนตรี ได้ย้ายศาลากลางจังหวัดมา สร้างใหม่ที่บริเวณสนามบินเก่า ห่างจากจุดเดิมประมาณ 2 กม. เรียกว่า “ศูนย์ราชการ” เป็นไปตามดำริของ ฯพณฯ จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ อดีตนายกรัฐมนตรี ที่ได้เริ่มต้นไว้ก่อนหน้านี้

จะเห็นได้ว่า เมืองขอนแก่นมีอายุมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันประมาณ 200 ปีเศษ มีความเจริญรุดหน้า มาโดยลำดับ จนอาจกล่าวได้ว่าเป็นจังหวัดที่มีความเจริญสูงสุดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน อัน เนื่องมาจากนโยบายการพัฒนาประเทศที่กระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค ทำให้เมืองขอนแก่นเป็นจังหวัดที่มี ศักยภาพและความพร้อมมากในด้านโครงสร้างพื้นฐานที่จะรองรับการพัฒนาทางเศรษฐกิจ มีความเป็น ศูนย์กลางของภาคอีสานมานับตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน

3.2 สภาพโดยทั่วไป

3.2.1 ที่ตั้งและลักษณะทางกายภาพทั่วไป

3.2.1.1 **ขนาดและที่ตั้ง** จังหวัดขอนแก่นตั้งอยู่บนที่ราบสูงโคราช มีพื้นที่ 10,886 ตารางกิโลเมตร หรือ 6.8 ล้านไร่ อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ โดยทางรถยนต์ 445 กิโลเมตร และโดยทางรถไฟ สายกรุงเทพฯ-หนองคาย 450 กิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียง ดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อกับจังหวัดอุดรธานี เลย และหนองบัวลำภู
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับจังหวัดกาฬสินธุ์ และมหาสารคาม
ทิศใต้	ติดต่อกับจังหวัดนครราชสีมา และบุรีรัมย์
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับจังหวัดชัยภูมิ และจังหวัดเพชรบูรณ์

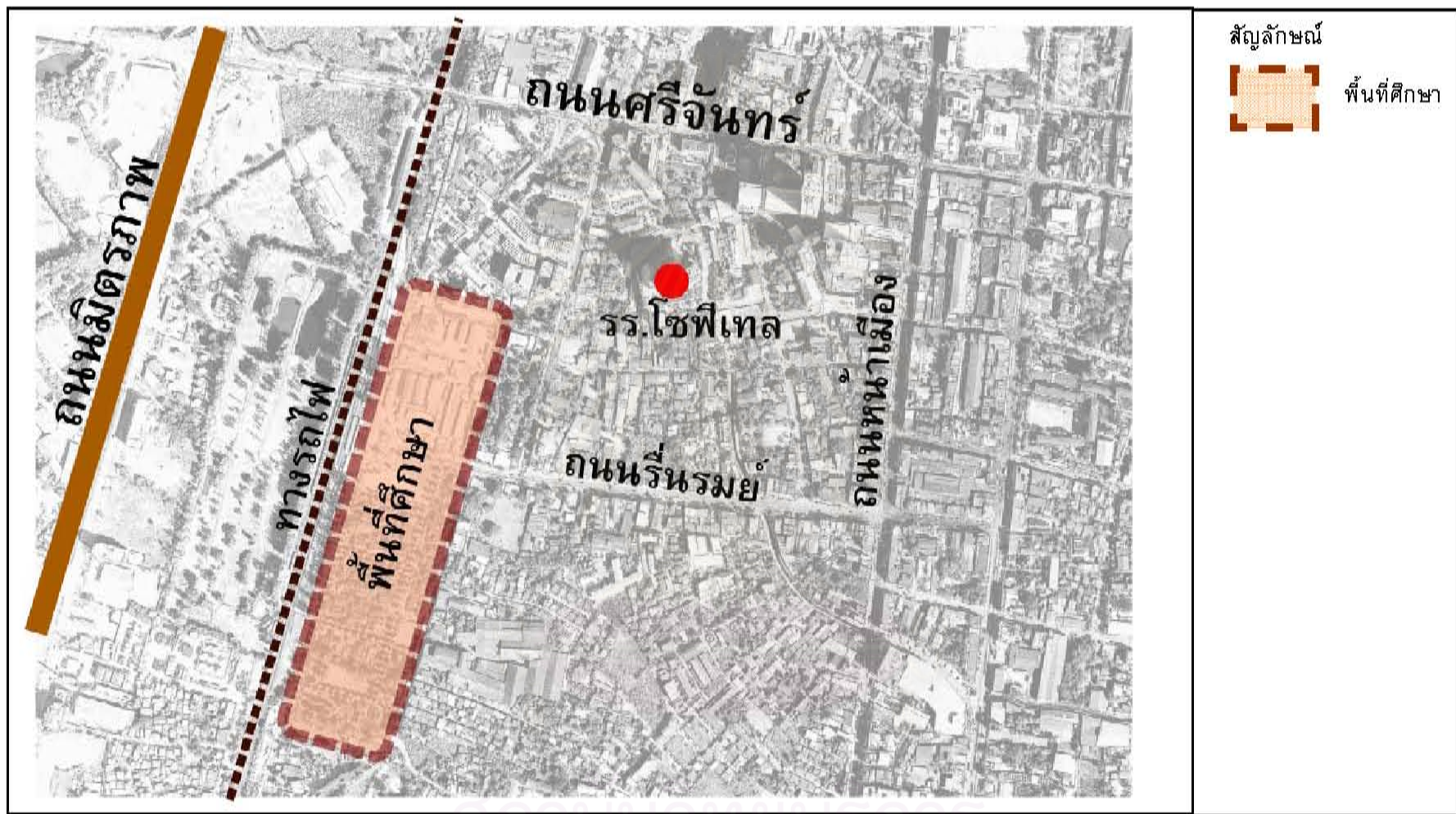
3.2.1.2 **พื้นที่ศึกษา** สำหรับพื้นที่ศึกษาตั้งอยู่ในเขตเทศบาลนครขอนแก่นบริเวณสถานีรถไฟขอนแก่น ซึ่งเป็นพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยมีพื้นที่ประมาณ 60 ไร่ ภายในพื้นที่ปัจจุบันประกอบไปด้วย สถานีรถไฟ ตลาดรถไฟ ซึ่งเป็นตลาดค้าส่งผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร บ้านพักพนักงานการรถไฟซึ่งมีผู้อยู่อาศัยประมาณ 40 ครัวเรือน และเป็นพื้นที่ว่างเปล่าอีกส่วนหนึ่ง โดยมีอาณาเขตติดต่อดังนี้

ทิศเหนือ	จรดกลุ่มอาคารพาณิชย์ และสถาบันบันเทิง
ทิศตะวันออก	จรดโรงแรมธานีบังกะไล และโรงงานแหวนเดชาพาณิชย์
ทิศใต้	จรดกลุ่มอาคารพาณิชย์
ทิศตะวันตก	จรดถนนรถไฟ และเขตทางรถไฟ

3.2.2 สภาพทางเศรษฐกิจและสังคมโดยรวม

ในปี พ.ศ. 2542 จังหวัดขอนแก่นมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม ณ ราคาคงที่ปี 2531 จำนวน 42,390.97 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 13.40 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีมูลค่ามากเป็นอันดับ 2 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รองลงมาจากจังหวัดนครราชสีมา และมีรายได้เฉลี่ยของประชากรต่อคน 23,788 บาทต่อปี ซึ่งเป็นระดับเฉลี่ยที่สูงกว่ารายได้เฉลี่ยของประชากรต่อคนในระดับภาค คือ 15,132 บาทต่อปี เมื่อพิจารณาถึงโครงสร้างทางเศรษฐกิจของจังหวัดขอนแก่น สาขาการผลิตที่มีความสำคัญมากที่สุด คือ สาขาการอุตสาหกรรม มีมูลค่า 13,098 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 30.90 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด หรือคิดเป็นร้อยละ 26.47 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคตะวันออกเฉียงเหนือในสาขาเดียวกัน รองลงมาคือสาขาการค้าส่งค้าปลีกและสาขาการบริการ มีมูลค่า 5,879 ล้านบาท และ 5,472 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 13.87 และ 12.91 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดตามลำดับ

สำหรับการขยายตัวของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดขอนแก่น ในระหว่างปี 2536-2542 มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.15 ต่อปี ซึ่งมากกว่าอัตราการขยายตัวของภาค ซึ่งมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 2.59 ต่อปี โดยสาขาที่มีอัตราการขยายตัวสูงสุด คือ สาขาอุตสาหกรรม รองลงมาคือ สาขาเหมืองแร่ และย่อยหิน การบริหารและป้องกันประเทศ และสาขาไฟฟ้า ประปา โดยมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 9.83 8.21 6.95 และ 6.58 ตามลำดับ



แผนที่ 3-1 แผนที่แสดงที่ตั้งและขอบเขตพื้นที่ศึกษา

3.2.2.1 สาขาการผลิตหลักของจังหวัด

1. สาขาอุตสาหกรรม เป็นสาขาการผลิตหลักที่สำคัญและทำรายได้ให้แก่จังหวัดมากที่สุดในปี 2542 มีมูลค่า 13,089 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 30.90 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด ด้วยจังหวัดขอนแก่นเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนและสามารถกระจายรายได้ไปสู่จังหวัดใกล้เคียงได้ เนื่องจากมีโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งแหล่งผลิตพลังงานที่อำเภอน้ำพอง มีเส้นทางคมนาคมที่สะดวกเชื่อมโยงกับเมืองใหญ่ คือจังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดอุดรธานี

ในปี 2543 จังหวัดขอนแก่นมีโรงงานอุตสาหกรรม จำนวน 4,673 แห่ง จำนวนเงินลงทุน 35,021 ล้านบาท จำนวนคนงาน 37,790 คน โดยที่โรงงานขนาดใหญ่และขนาดกลาง ส่วนมากจะเป็นอุตสาหกรรมแปรรูปวัตถุดิบทางการเกษตร เช่น อ้อย มันสำปะหลัง ไม้โตเร็ว หรืออุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานค่าแรงต่ำ ฝีมือแรงงานไม่สูงนัก เช่น ตัดเย็บเสื้อผ้า ทอแหวน เป็นต้น ซึ่งโรงงานที่มีความสำคัญ คือ โรงงานผลิตเยื่อกระดาษ ผลิตน้ำตาลทราย ผลิตเสื้อผ้าสำเร็จรูป และทอแหวน เป็นต้น ส่วนโรงงานขนาดเล็กจะมุ่งเน้นตลาดในระดับท้องถิ่น ส่วนใหญ่ผลิตเครื่องจักรที่ใช้ในการเกษตร ตัวถังรถบรรทุก วัสดุก่อสร้าง เป็นต้น (ตาราง 2-2)

2. สาขาการค้าส่ง ค้าปลีก เป็นสาขาที่ทำรายได้ให้กับผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดเป็นอันดับที่สอง กล่าวคือ ในปี 2542 มีมูลค่า 5,879 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 13.87 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด ด้วยจังหวัดขอนแก่นมีบทบาทสำคัญในฐานะที่เป็นแหล่งเก็บสต็อกค้าระดับภูมิภาคและเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าส่งต่อไปยังที่อื่นๆ รวมทั้งเป็นศูนย์กลางการนำเข้าและส่งออกไปยังจังหวัดใกล้เคียงและภูมิภาคอื่นๆ ของประเทศ

สินค้าส่งออกที่สำคัญของจังหวัด คือ ผลผลิตทางการเกษตร ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลังอัดเม็ด รวมทั้งสิ่งทอและพรมไปยังกรุงเทพมหานครและต่างประเทศด้วย

3. สาขาการบริการ สาขาการผลิตนี้เป็นอีกสาขาหนึ่งที่ทำรายได้ให้กับผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดในสัดส่วนที่เป็นอันดับที่สาม รองจากสาขาอุตสาหกรรมและสาขาค้าปลีก เนื่องจากจังหวัดขอนแก่นเป็นศูนย์กลางทางการศึกษา สาธารณะสุขของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน และการขยายตัวของธุรกิจบริการ เช่น โรงแรม และร้านอาหาร จึงทำให้ในปี 2542 มีมูลค่า 5,472 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 12.91 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด

4. สาขาเกษตรกรรม สาขานี้ได้ลดบทบาทลงมา ในปี 2542 มีมูลค่า 5,212.39 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 12.30 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด สาขาย่อยที่ทำรายได้มากที่สุด คือ สาขาการเลี้ยงสัตว์ คิดเป็นร้อยละ 70.45 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของสาขาเกษตรกรรม พืชเศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัดได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง อ้อย และถั่วเหลือง

3.2.3 โครงสร้างพื้นฐาน

ด้านสาธารณูปโภค

1. การประปา

การให้บริการการประปาของการประปาส่วนภูมิภาคในพื้นที่จังหวัดขอนแก่นปัจจุบันมีทั้งหมด 8 แห่ง คือ การประปาเมืองขอนแก่น บ้านไผ่ ชุมแพ ชนบท น้ำพอง กระนวน และหนองเรือ การผลิตน้ำประปาในจังหวัดขอนแก่นเมื่อเทียบกับความต้องการใช้และสัดส่วนประชากรยังไม่เพียงพอ เนื่องจากแหล่งน้ำดิบสำหรับผลิตน้ำประปามีไม่เพียงพอ ด้วยพื้นที่ส่วนใหญ่ของจังหวัดขอนแก่นประสบปัญหาภัยแล้ง น้ำในแหล่งน้ำธรรมชาติอยู่ในระดับต่ำ

2. การไฟฟ้า

จังหวัดขอนแก่นมีแหล่งผลิตกระแสไฟฟ้าที่สำคัญ คือ เขื่อนอุบลรัตน์ ตั้งอยู่ที่อำเภออุบลรัตน์ เป็นแหล่งผลิตกระแสไฟฟ้าพลังน้ำแห่งแรกในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีกำลังการผลิต 25.4 เมกกะวัตต์ ซึ่งในปี 2543 ผลิตไฟฟ้าได้ 122,202 ล้านกิโลวัตต์ต่อชั่วโมง นอกจากนี้ยังมีโรงไฟฟ้ากังหันก๊าซและพลังความร้อน (กังหันไอน้ำ) ตั้งอยู่ที่อำเภอน้ำพอง มีกำลังผลิต 242 เมกกะวัตต์ ผลิตไฟฟ้าได้ 3,279,928 ล้านกิโลวัตต์ต่อชั่วโมง ปัจจุบันจังหวัดขอนแก่นมีสถานีไฟฟ้าแรงสูง 3 สถานี สามารถบริการได้ทุกหมู่บ้านมีไฟฟ้าใช้

3. โทรศัพท์

จังหวัดขอนแก่นเป็นที่ตั้งของสำนักงานเขตโทรศัพท์ภูมิภาคที่ 3 มีสำนักงานบริการโทรศัพท์จำนวน 9 สำนักงาน มีจำนวนชุดสายโทรศัพท์ 71 ชุดสาย มีจำนวนหมายเลข 92,034 เลขหมาย จำนวนโทรศัพท์สาธารณะ 4,278 เลขหมาย มีความหนาแน่นโทรศัพท์ 5.54 เลขหมายต่อประชากร 100 คน

4. การไปรษณีย์โทรเลข

จังหวัดขอนแก่นมีที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขจำนวน 39 แห่ง กระจายอยู่ทั่วทุกอำเภอ แยกออกเป็น ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขประเภทรับฝาก 3 แห่ง ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขประเภทรับจ่าย 24 แห่ง และที่ทำการไปรษณีย์อนุญาตเอกชน 12 แห่ง

5. สถานีวิทยุโทรทัศน์และวิทยุกระจายเสียง

จังหวัดขอนแก่นเป็นที่ตั้งของสถานีวิทยุโทรทัศน์แห่งประเทศไทยจังหวัดขอนแก่น และมีสถานีถ่ายทอดผ่านดาวเทียมของสถานีโทรทัศน์ทุกช่องสถานี รวมทั้งมีสถานีวิทยุกระจายเสียงในท้องถิ่น 13 สถานี

ด้านสาธารณสุข

1. ด้านการศึกษา

จังหวัดขอนแก่นเป็นศูนย์กลางการศึกษาของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีการศึกษาทุกระดับชั้น ตั้งแต่อนุบาลจนถึงอุดมศึกษา อยู่ในความรับผิดชอบของหลายหน่วยงาน ทั้งหน่วยงานราชการและเอกชน มีจำนวนทั้งสิ้น 1,334 แห่ง แยกเป็นสถานศึกษาระดับต้น ซึ่งกระจายตัวอยู่ทั่วทุกอำเภอ จำนวน 1,310 แห่ง และสถานศึกษาระดับกลาง และระดับสูง จำนวน 24 แห่ง นอกจากนี้ยังเป็นที่ตั้งของหน่วยงานที่ให้บริการศึกษาวิชาชีพหลักสูตรระยะสั้นและการศึกษานอกระบบ เช่น สถาบันพัฒนาฝีมือแรงงานภาคตะวันออกเฉียงเหนือในสังกัดกรมแรงงาน ศูนย์การศึกษานอกโรงเรียน

2. การสาธารณสุข

จังหวัดขอนแก่นจัดได้ว่าเป็นศูนย์กลางทางการบริการสาธารณสุขที่สำคัญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพราะเป็นที่ตั้งของสถานบริการสาธารณสุขเป็นจำนวนมาก ทั้งของภาครัฐและเอกชน มีโรงพยาบาลศูนย์ โรงพยาบาลมหาวิทยาลัย โรงพยาบาลโรคเฉพาะ เช่น โรงพยาบาลจิตเวชขอนแก่น โรงพยาบาลโรคติดต่อภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีโรงพยาบาลชุมชนและสาธารณสุขอำเภอและกิ่งอำเภออยู่ครบทุกอำเภอและตำบล

3.2.4 การท่องเที่ยว

จังหวัดขอนแก่นเป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ตอนกลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานคร ประมาณ 445 กิโลเมตร สามารถเดินทางโดยรถยนต์ รถไฟ และทางอากาศ ซึ่งในอดีตจากหลักฐานทางประวัติศาสตร์อาณาบริเวณของจังหวัด เคยเป็นดินแดนที่มีความเจริญรุ่งเรืองทางอารยธรรมตั้งแต่สมัยก่อนประวัติศาสตร์ ทำให้ขอนแก่นเป็นเมืองที่ปรากฏมีวัฒนธรรมของชนชาติโบราณมากมาย เช่น เมืองโบราณสมัยทวารวดี บ้านโนนเมือง อำเภอชุมแพ พระธาตุขามแก่น อำเภอน้ำพอง ภาพเขียนสีที่ถ้ำฝ่ามือแดง นอกจากนี้ยังมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ โบราณสถาน และกิจกรรมวัฒนธรรมประเพณี เช่น อุทยานแห่งชาติภูเวียง อุทยานแห่งชาติภูผาม่าน เขื่อนอุบลรัตน์ พระธาตุขามแก่น งานเทศกาลไหมประเพณีผูกเสี่ยว เป็นต้น

จำนวนนักท่องเที่ยวที่มาเยี่ยมเยือนจังหวัดขอนแก่น ในปี 2542 มีจำนวน 1,683,690 คน ร้อยละ 98.48 ของจำนวนนักท่องเที่ยวจะเป็นชาวไทย และร้อยละ 1.52 จะเป็นชาวต่างประเทศ ซึ่งวัตถุประสงค์ส่วนใหญ่ของผู้มาเที่ยวคือ เพื่อมาทำธุรกิจและประชุมสัมมนา รองลงมาคือการมาเพื่อการท่องเที่ยวพักผ่อน

3.2.5 บทบาทของจังหวัดขอนแก่น

เมืองขอนแก่นเป็นเมืองใหม่ มีการย้ายสถานที่ตั้งทั้งหมด 8 ครั้ง ในรอบ 200 ปีเศษ อยู่ภายใต้สังกัดอำนาจ 4 สังกัด เปลี่ยนชื่อเมืองมาทั้งสิ้น 5 ครั้ง เป็นเมืองที่ถูกกำหนดโดยการเมืองหรือการวางนโยบายระดับภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือทั้งสิ้น

บทบาทและแนวทางการพัฒนาจังหวัดขอนแก่นในช่วงที่ผ่านมา ได้ถูกกำหนดจากนโยบายรัฐบาลโดยแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมาตลอดจนถึงปัจจุบัน ดังนั้นจะแยกพิจารณาในแต่ละช่วง ดังนี้

ในช่วงก่อนมีแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ก่อนปี พ.ศ. 2504) เมืองขอนแก่นเริ่มมีการพัฒนา เนื่องจาก พ.ศ. 2478 มีการสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงหนองคายผ่านชุมชนเมืองขอนแก่น ทำให้ขอนแก่นกลายเป็นชุมทางศูนย์กลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้มีการจัดตั้งเทศบาลเมืองขอนแก่น มีการตั้งโรงเรียน วิทยาลัย สนามบิน โรงพยาบาล และวางผังถนนหลายสาย เกิดการเชื่อมโยงระหว่างเมืองต่างๆ ในภูมิภาค

ช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 1-4 (พ.ศ.2504 - 2524) มีการจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พ.ศ. 2505 กำหนดนโยบายให้ขอนแก่นเป็นจังหวัดศูนย์กลางของภาค เนื่องจากเป็นจังหวัดที่มีความพร้อมและศักยภาพในการพัฒนาเพียงพอทั้งในด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการและทำเลที่ตั้ง ดังนั้นจึงส่งผลให้มีโครงการพัฒนาต่างๆ มากมาย เช่น มีการสร้างศาลากลางจังหวัด ศาลจังหวัดขอนแก่น บ้านพักคณะรัฐมนตรีที่ทุ่งสร้าง จัดตั้งสถานีวิทยุ ให้ตั้งมหาวิทยาลัยระดับภาคที่จังหวัดขอนแก่น สร้างเขื่อนโรงไฟฟ้าพลังน้ำ และมีการเร่งสร้างสาธารณูปโภค สาธารณูปการต่างๆ อีกมากมาย

ช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5-7 (พ.ศ. 2524-2539) รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมและพัฒนาเมืองหลักหรือเมืองศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาค เพื่อชลอการเติบโตของกรุงเทพมหานคร โดยสกัดกั้นการอพยพของคนจากชนบทเข้าสู่กรุงเทพมหานคร เมืองขอนแก่นได้ถูกกำหนดบทบาทเป็นเมืองหลักของภาคตะวันออกเฉียงเหนือโดยให้เป็นผู้ให้บริการราชการและการศึกษา ส่งเสริมอุตสาหกรรมบริการที่ใช้วัตถุดิบในท้องถิ่น อุตสาหกรรมที่ตอบสนองความต้องการในท้องถิ่น เมื่อเข้าสู่แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7 รูปแบบการพัฒนาเปลี่ยนไป รัฐบาลหันมาให้ความสนใจรูปแบบการพัฒนาพื้นที่และชุมชนเมือง ขอนแก่นจึงถูกนำไปรวมกับกลุ่มเมืองศูนย์กลางในภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ คือ นครราชสีมา ขอนแก่น และอุดรธานี

ช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8-9 (พ.ศ. 2539-2549) กำหนดให้จังหวัดขอนแก่นอยู่ในกลุ่มจังหวัด และมีการพัฒนาให้สอดคล้องกับศักยภาพของกลุ่มจังหวัดนั้น โดยยังคงบทบาทเหมือนเดิม ส่วนในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 ให้มีการพัฒนาเมืองนำอยู่และชุมชนนำอยู่แบบยั่งยืน มุ่งประเด็นการพัฒนาให้มีความสมดุลในทุกๆ ด้าน เน้นการมีส่วนร่วมของประชาชน และการกระจายอำนาจสู่ท้องถิ่น

3.3 ข้อมูลทางกายภาพ

3.3.1 ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน

3.3.1.1 สภาพทั่วไปของผังเมืองรวมเมืองขอนแก่น

ผังเมืองรวมเมืองขอนแก่น มีพื้นที่ทั้งหมด 228.02 ตารางกิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 11 ตำบล ในอำเภอเมืองขอนแก่น ได้แก่ ตำบลบ้านค้อ ตำบลสำราญ ตำบลศิลา ตำบลแดงใหญ่ ตำบลในเมือง ตำบลบ้านเป็ด ตำบลบึงเนียม ตำบลบพระลับ ตำบลเมืองเก่า ตำบลบ้านหว้า และตำบลท่าพระ โดยมีเทศบาลเมืองขอนแก่น ซึ่งตั้งอยู่ตำบลในเมืองเป็นศูนย์กลาง(พื้นที่เทศบาลเมืองขอนแก่น 46 ตารางกิโลเมตร)

ผังเมืองรวมเมืองขอนแก่น มีรูปลักษณะรูปสี่เหลี่ยมคางหมู ลักษณะพื้นที่โดยทั่วไปเป็นเนินลาดสูง ต่ำ สลับกัน โดยทางทิศเหนือและทิศตะวันตกเป็นที่สูง แล้วลาดลงไปทางทิศใต้ และทิศตะวันออก ระดับพื้นที่มีความสูงจากน้ำทะเลปานกลางระหว่าง 150-200 เมตร มีแม่น้ำชีซึ่งต้นน้ำอยู่จังหวัดชัยภูมิไหลผ่านด้านใต้สุดของเมือง ด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือมีลำน้ำพองไหลผ่าน นอกจากนี้ยังมีบึงและหนองน้ำธรรมชาติกระจายอยู่ทั่วไป ที่สำคัญคือ บึงแก่นนคร(พื้นที่ 500 ไร่) บึงทุ่งสร้าง(พื้นที่ 1,685 ไร่) หนองโคตร(พื้นที่ 1,000 ไร่) เป็นต้น

3.3.1.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันของผังเมืองรวมเมืองขอนแก่น

เมืองขอนแก่น มีลักษณะและรูปแบบการใช้ที่ดินที่ค่อนข้างชัดเจนและเป็นระเบียบเฉพาะ สถาบันราชการ สถาบันการศึกษา ส่วนบริเวณย่านพาณิชย์-ธุรกิจ และกิจการอุตสาหกรรมที่กระจายอยู่บ้าง แต่ส่วนใหญ่แล้วได้รวมตัวกันอยู่บนถนนสายหลัก และเพื่อให้ชัดเจนขึ้น อาจกล่าวถึงสภาพการใช้ที่ดินในแต่ละส่วนถูกแบ่งโดยทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 และหมายเลข 12 ตัดตามพื้นที่ดังนี้

ด้านตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นที่ตั้งของศูนย์ราชการที่สำคัญทั้งระดับภาคและระดับจังหวัดและอำเภอ การใช้ที่ดินประเภทนี้ที่หนาแน่นอยู่ภายในวงรอบของถนนประชาสโมสร บรรจบกับถนนกสิกรรมทุ่งสร้าง ถนนศูนย์ราชการ และถนนเทพารักษ์ การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมมีอยู่ตามแนวถนนประชาสโมสร ถนนเทพารักษ์ และแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 สำหรับการที่ดินประเภทอยู่อาศัยมีอยู่ทั่วไป โดยเฉพาะแนวถนนกสิกรรมทุ่งสร้าง ถนนประชาสโมสร และริมบึงทุ่งสร้าง

ด้านตะวันตกเฉียงเหนือ เป็นการใช้ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษาเป็นส่วนใหญ่ เป็นที่ตั้งของมหาวิทยาลัยขอนแก่น มีการใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยหนาแน่นบางบริเวณ และตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 เบื้องใต้ถนนพาณิชยกรรม นอกจากนี้ด้านตะวันตกของพื้นที่ส่วนนี้เป็นที่ตั้งของสนามบินพาณิชย์ด้วย

ด้านตะวันออกเฉียงใต้ เป็นบริเวณที่มีการใช้ที่ดินหนาแน่นกว่าบริเวณอื่น ของเมือง เป็นบริเวณที่มีอาคารหลายประเภทตั้งอยู่ แต่มีการใช้ที่ดินค่อนข้างชัดเจน เช่นบริเวณการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชย์ ธุรกิจ มีอยู่

หนาแน่นตามแนวถนนประชาสโมสร ถนนพิมพิสุต ถนนอำมาตย์ ถนนศรีจันทร์ ถนนหน้าเมือง ถนนกลางเมือง และถนนหลังเมือง อาคารอุตสาหกรรมอยู่บริเวณริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2

ด้านตะวันตกเฉียงใต้ ส่วนใหญ่พื้นที่ยังเป็นพื้นที่เพาะปลูก มีการพัฒนาน้อยกว่าส่วนอื่น มีอาคารพาณิชย์ตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 และถนนมะลิวัลย์ และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12

ตารางที่ 3-1 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันของพื้นที่ผังเมืองรวมเมืองขอนแก่น พ.ศ. 2542

ประเภทการใช้ที่ดิน	พื้นที่(ไร่)	ร้อยละ
ย่านพักอาศัย	11,431.74	8.70
ย่านการค้า	1,663.59	1.27
บริเวณราชการ	6,819.00	0.53
ย่านอุตสาหกรรม	1,100.76	0.53
โกดังสินค้า	1,276.80	0.97
ศาสนสถาน สุสาน ฌาปนสถาน	697.80	5.50
สาธารณูปโภค	482.48	0.37
พักผ่อน สันทนาการ	593.09	0.45
เลี้ยงสัตว์	3,823.62	2.91
ถนน ซอย	7,139.00	5.43
โรงเรียน สถานศึกษา	3,437.00	2.61
แม่น้ำ ลำคลอง	92,987.32	70.73
(รวมพื้นที่เกษตรกรรม ป่า ที่ว่าง)		
รวมเนื้อที่ทั้งหมด	131,452.00	100

ข้อมูลรายงานการวิจัยและประเมินผล ผังเมืองรวมเมืองขอนแก่น (ปรับปรุงครั้งที่ 2)

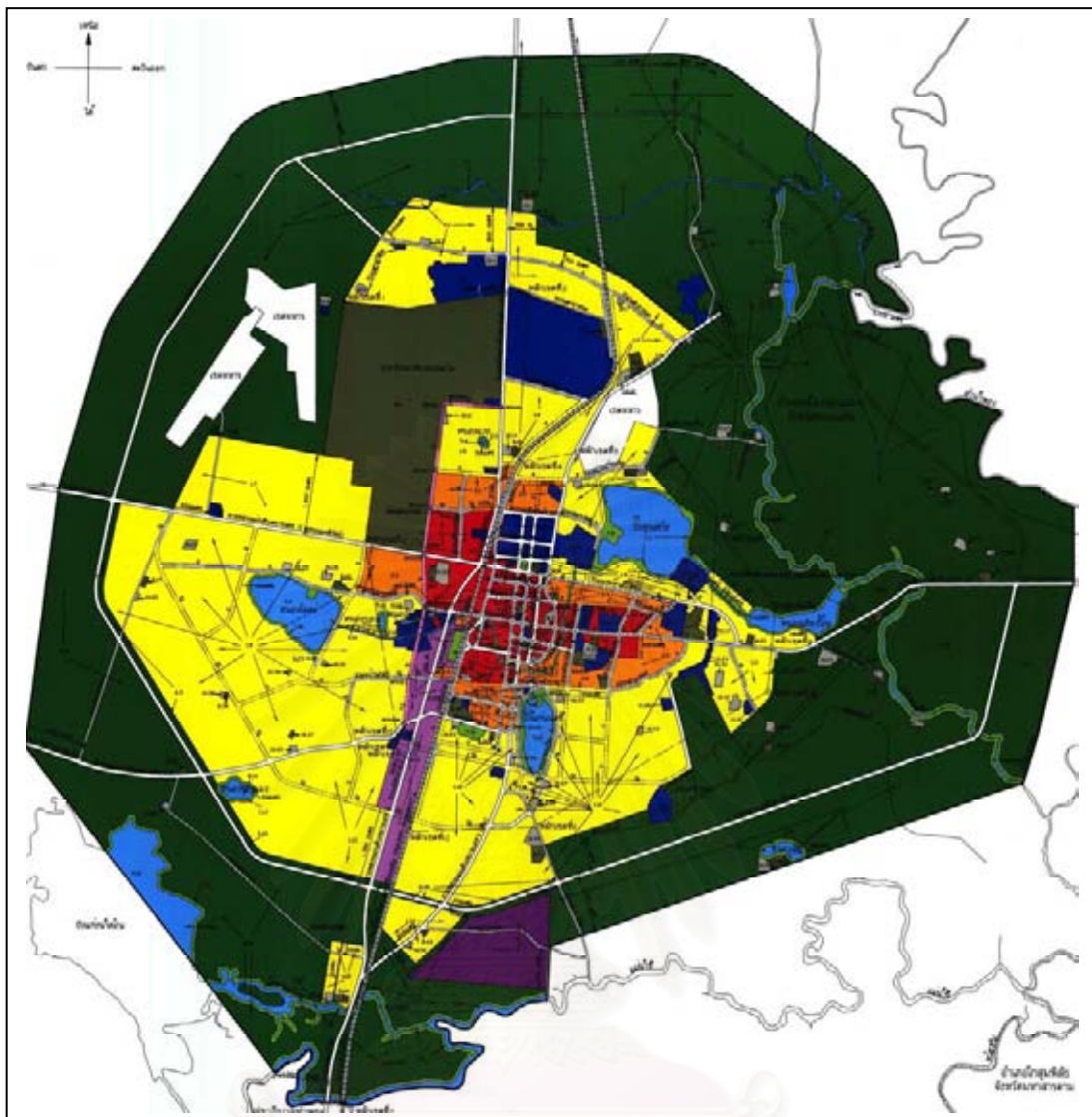
สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 3-2 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินขนาดของผังเมืองรวมเมืองขอนแก่น(ปรับปรุงครั้งที่ 2) พ.ศ. 2551

ประเภทการใช้ที่ดิน	พื้นที่(ไร่)	ร้อยละ
ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย	33,385	25.23
ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง	2,980	2.25
พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก	3,440	2.60
อุตสาหกรรมและคลังสินค้า	1,535	1.16
อุตสาหกรรมเฉพาะกิจ	1,335	1.01
ชนบทและเกษตรกรรม	70,250	53.13
ที่โล่งเพื่อนันทนาการ	1,150	0.87
สถาบันการศึกษา	6,610	5.00
ที่โล่งเพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม	3,485	2.64
สถานีสานา	950	0.70
สถาบันราชการ สาธารณูปโภค	4,240	3.20
พื้นที่เขตทหาร(ไม่รวมอยู่ในประเภทการใช้ที่ดิน)	2,795	2.12
รวมพื้นที่เขตผังเมืองรวม	132,155	100

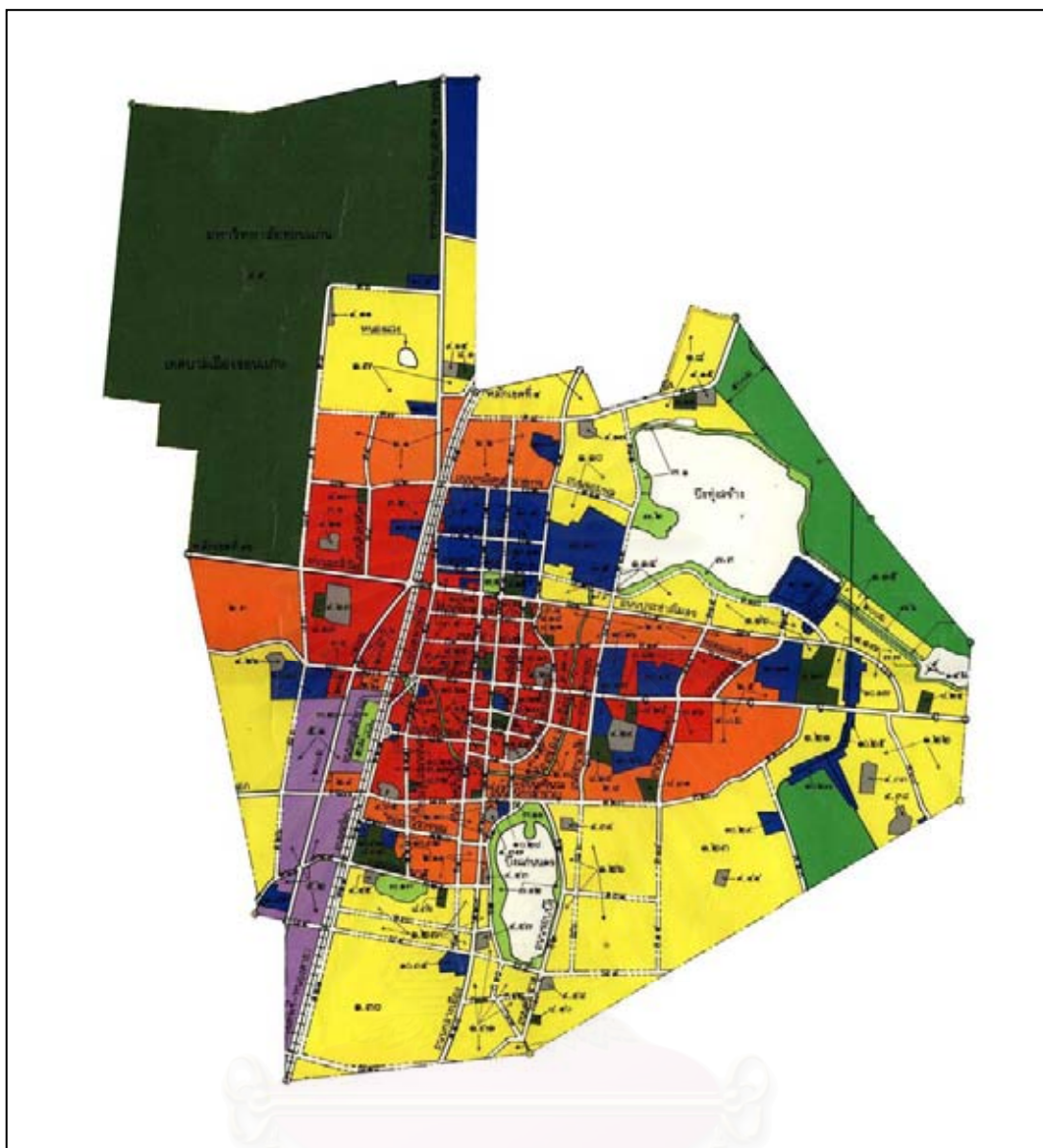
ข้อมูลรายงานการวิจัยและประเมินผล ผังเมืองรวมเมืองขอนแก่น (ปรับปรุงครั้งที่ 2)

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



1. เขตสีเหลือง		ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
2. เขตสีส้ม		ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
3. เขตสีแดง		ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
4. เขตสีม่วง		ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า
5. เขตสีม่วงอ่อน		ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ
6. เขตสีเขียว		ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม
7. เขตสีเขียวอ่อน		ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม
8. เขตสีเขียวมะกอก		ที่ดินประเภทสถานการศึกษา
9. เขตสีฟ้า		ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการประมง
10. เขตสีเทาอ่อน		ที่ดินประเภทสถานศาสนา
11. เขตสีน้ำเงิน		ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
12. เขตสีชมพู		ที่ดินประเภทโครงการคมนาคมและขนส่ง

แผนที่ 3-2 ผังเมืองรวมเมืองขอนแก่น พ.ศ. 2542



สัญลักษณ์

1. เขตสีเหลือง		ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
2. เขตสีส้ม		ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
3. เขตสีแดง		ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
4. เขตสีม่วง		ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า
5. เขตสีม่วงอ่อน		ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ
6. เขตสีเขียว		ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม
7. เขตสีเขียวอ่อน		ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อโน้หนทางการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม
8. เขตสีเขียวอมเทา		ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา
9. เขตสีฟ้า		ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการประมง
10. เขตสีเทาอ่อน		ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา
11. เขตสีน้ำเงิน		ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
12. เขตสีชมพู		ที่ดินประเภทโครงการคมนาคมและขนส่ง

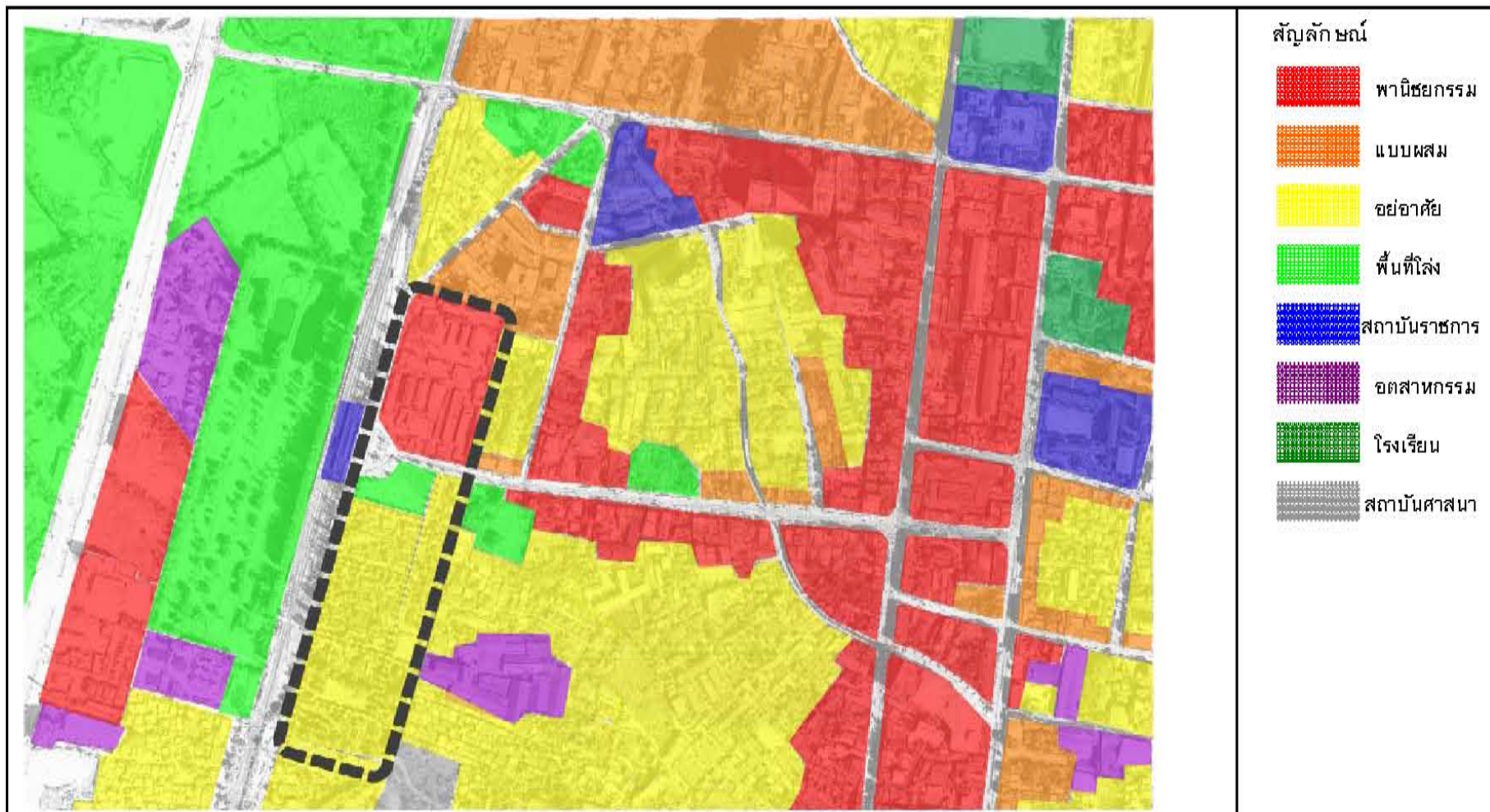
แผนที่ 3-3ผังเมืองรวมเมืองขอนแก่น พ.ศ. 2542 (ขยายเฉพาะส่วนเทศบาลนครขอนแก่น)

3.3.1.3 การใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา

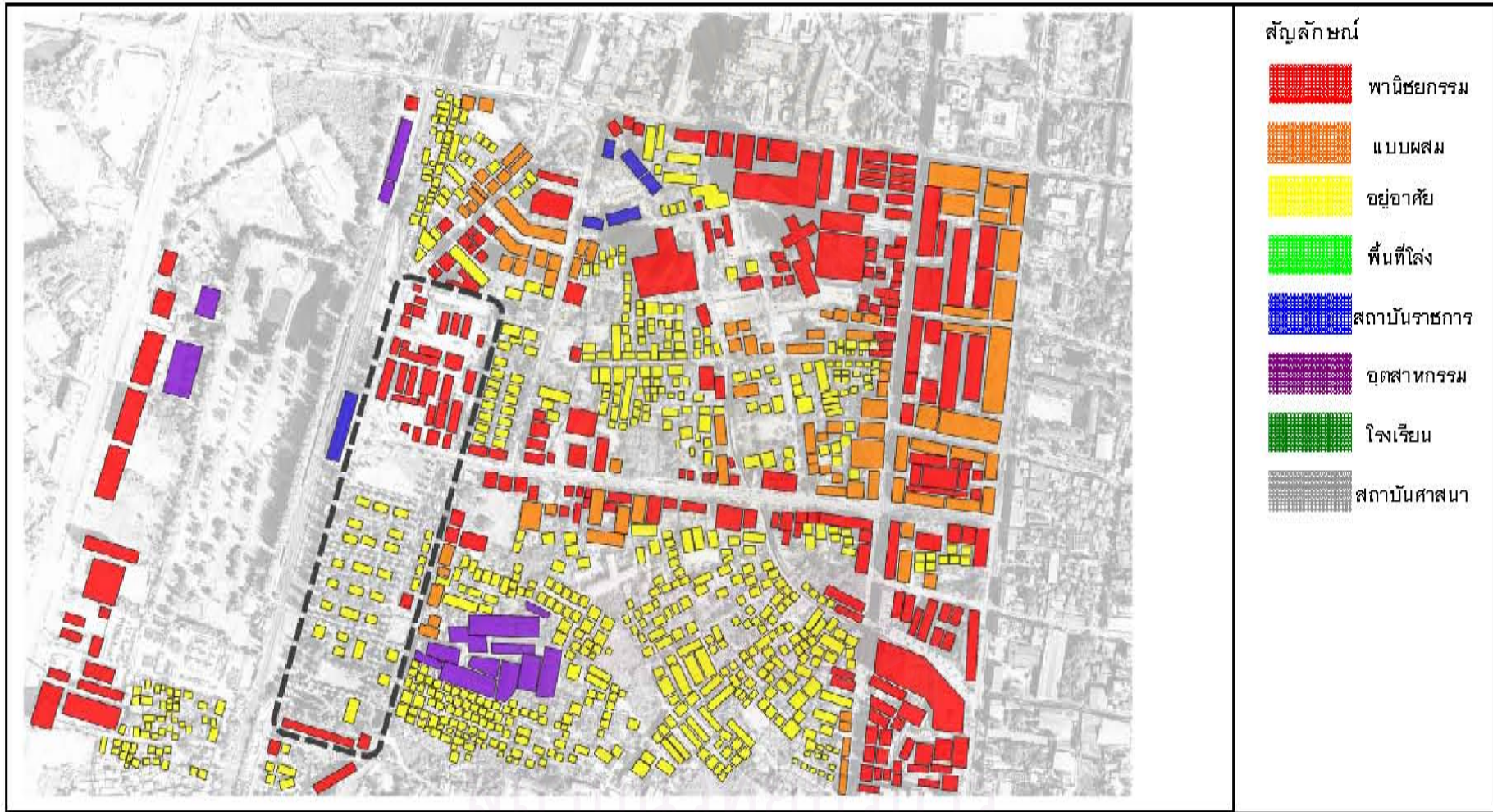
จากการสำรวจพบว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่การรถไฟ มีการใช้พื้นที่ค่อนข้างชัดเจน ซึ่งสามารถแบ่งการใช้พื้นที่ได้เป็น 3 ส่วนด้วยกันได้แก่

1. พื้นที่พาณิชยกรรม ซึ่งเป็นพื้นที่บริเวณทางด้านทิศเหนือของพื้นที่การรถไฟ เป็นพื้นที่ซึ่งเป็นกรรมสิทธิ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยจัดพื้นที่ให้เอกชนทำสัมปทานเช่าพื้นที่ในการสร้างเป็นตลาด ซึ่งปัจจุบันคือตลาดรถไฟ เป็นตลาดค้าส่งผัก ผลไม้ และผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร สภาพพื้นที่ปัจจุบันมีความเสื่อมโทรม อาคารทรุดโทรมเนื่องจากเป็นอาคารชั่วคราว บางส่วนเป็นเพียงเต็นท์ผ้าใบ อีกทั้งมีการใช้งานมาเป็นระยะเวลาอันจึงมีความเสื่อมโทรมตามอายุการใช้งาน
2. พื้นที่พักอาศัย ซึ่งเป็นพื้นที่ทางด้านทิศใต้ของพื้นที่การรถไฟ เป็นพื้นที่กรรมสิทธิ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย พื้นที่ส่วนนี้ถูกจัดให้เป็นบ้านพักพนักงานการรถไฟ ซึ่งปัจจุบันมีผู้อยู่อาศัยในพื้นที่นี้ 40 ครอบครัว
3. พื้นที่โล่งสาธารณะ ซึ่งเป็นพื้นที่บริเวณหน้าสถานีรถไฟ เดิมถูกจัดให้เป็นพื้นที่สาธารณะสามารถใช้พื้นที่เป็นในการออกกำลังกายของคนในชุมชนและบริเวณใกล้เคียงได้ แต่สภาพปัจจุบันเสื่อมโทรมถูกทิ้งร้างขาดการดูแลรักษา พื้นที่ส่วนนี้จึงไม่ได้ใช้งาน

จากการสำรวจพื้นที่ต่อเนื่องกับพื้นที่ศึกษาในบริเวณใกล้เคียงพบว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เพื่อการพักอาศัยและพื้นที่พาณิชยกรรม มีบางส่วนเป็นพื้นที่ที่มีการใช้แบบผสม(MIXED USE) โดยพื้นที่ต่อเนื่องทางทิศเหนือเป็นที่ดินประเภทพาณิชยกรรม ที่ดินประเภทผสม(MIXED USE) พื้นที่โล่งสาธารณะ (ศาลหลักเมือง) และที่ดินประเภทสถาบันราชการ(ที่ทำการเทศบาลนครขอนแก่น และ สถานีดับเพลิง) ทางด้านทิศตะวันออกเป็นที่ดินประเภทอยู่อาศัย ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม โดยพื้นที่ส่วนนี้มีการขยายตัวมาจากศูนย์กลางพาณิชยกรรมของเมือง ซึ่งในอนาคตคาดว่าจะมีการใช้ที่ดินหนาแน่นสูง ทางด้านทิศตะวันตกเป็นที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและรักษาคุณภาพสภาพแวดล้อม โดยพื้นที่ดังกล่าวเป็นสนามกอล์ฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งกินเนื้อที่ประมาณ 60 ไร่ มีความร่มรื่นสามารถเป็นปอดของเมืองได้อย่างดี เพียงแต่บุคคลทั่วไปไม่สามารถเข้าไปใช้พื้นที่ได้อย่างเต็มที่ ทางด้านทิศใต้เป็นที่ดินประเภทอยู่อาศัยเป็นส่วนใหญ่ โดยมีการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและแบบผสม เกาะตามแนวถนนด้วยเช่นกัน และมีการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ(อุตสาหกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดมลภาวะ) ผสมอยู่ด้วยบางส่วน จะเห็นได้ว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่สอดคล้องกับการใช้ที่ดินในผังเมืองรวม ซึ่งในการกำหนดผังการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่สามารถพิจารณาแนวโน้มการขยายตัวร่วมกับผังเมืองรวมได้ เพื่อรองรับการขยายตัวในอนาคตต่อไป



แผนที่ 3-4 แผนที่ แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดิน



แผนที่ 3-5 แผนที่ แสดงการใช้ประโยชน์อาคาร

3.3.2 การคมนาคมขนส่งและการสัญจร

3.3.2.1 ระบบโครงข่ายถนน

1) ถนนสายหลัก

ถนนสายหลักที่สำคัญได้แก่ถนนมิตรภาพ(ทางหลวงหมายเลข 2) ซึ่งอาจถือได้ว่าเป็นถนนสายประธาน(Major Road) ก็ว่าได้ เนื่องจากเป็นถนนเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค จากถนนสายประธานมาสู่ถนนสายหลักของเมืองได้แก่ ถนนมะลิวรรณและถนนศรีจันทร์ เป็นถนนที่แยกจากถนนมิตรภาพเพื่อเข้าสู่ตัวเมืองขอนแก่น โดยถนนมะลิวรรณตัดกับถนนมิตรภาพที่แยกสามเหลี่ยม มีลักษณะเป็นถนน 6 เลน มีเกาะกลางถนนแบ่งการจราจรเป็น 2 ทาง ขาเข้าและขาออก มีการจราจรคับคั่งตลอดทั้งวัน และชั่วโมงเร่งด่วน มีทางเท้าทั้งสองข้างแต่พื้นผิวไม่ต่อเนื่อง และยังขาดความร่มรื่น ถนนมะลิวรรณทางด้านทิศตะวันออกจรดกับถนนศรีจันทร์และมุ่งสู่จังหวัดมหาสารคาม ทางด้านทิศตะวันออกมุ่งสู่อำเภอุมพุก และจังหวัดเลยต่อไป ถนนศรีจันทร์แยกจากถนนมิตรภาพบริเวณแยกประตูเมือง ซึ่งถือว่าเป็นเส้นทางหลักที่จะเข้าสู่เมืองขอนแก่นอีกทางหนึ่ง สภาพปัจจุบันเป็นถนน 4 เลน ไม่มีเกาะกลางถนน การจราจรคับคั่งมาก เนื่องจากเป็นเส้นทางหลักเข้า ออก เมืองขอนแก่น แต่ถนนมีความกว้างไม่พอและยังมีจุดตัดหลายจุด มีทางเท้าทั้งสองข้างกว้างประมาณ 2.5-3 เมตร ทางเดินต่อเนื่องแต่ยังขาดความร่มรื่น ขาดต้นไม้ให้ร่มเงา

2) ถนนสายรอง

ถนนสายรองที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ถนนรถไฟ ถนนรื่นรมย์ ถนนหน้าเมือง ถนนกลางเมือง และถนนประชาสำราญณ์ ในระดับเมืองถนนเหล่านี้เป็นถนนสายรอง แต่ในระดับพื้นที่ศึกษานั้นถือได้ว่าถนนดังกล่าวเป็นถนนสายหลักของพื้นที่ก็ว่าได้ เนื่องจากถนนเหล่านี้เป็นถนนที่เชื่อมโยงจากถนนสายหลักของเมืองเข้ามายังพื้นที่ศึกษา ถนนรถไฟ เป็นถนน 2 เลน มีความกว้างประมาณ 6 เมตร มีทางเท้าเป็นบางช่วงเท่านั้น คือช่วงสถานีรถไฟ และช่วงหน้าอาคารพาณิชย์บางช่วง การจราจรติดขัดในชั่วโมงเร่งด่วนเนื่องจากเป็นเส้นทางที่รถบรรทุกขนาดกลางและขนาดเล็กใช้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้ามายังตลาดรถไฟ สภาพผิวจราจรเป็นหลุมเป็นบ่อชำรุดเป็นช่วงๆ ถนนรื่นรมย์เป็นถนนที่เชื่อมโยงพื้นที่ศึกษากับศูนย์กลางเมือง ทำให้การจราจรคับคั่งตลอดวัน อีกทั้งเป็นเส้นทางผ่านต่อไปยังถนนมิตรภาพอีกทางหนึ่งด้วย สภาพเป็นถนน 4 เลน มีทางเท้าทั้งสองข้างแต่ไม่สม่ำเสมอ บางช่วงแคบ ผิวทางเท้าบางช่วงชำรุด ถนนรื่นรมย์ช่วงที่ติดกับถนนหน้าเมืองถึงถนนกลางเมือง ในเวลากลางคืนมีการปิดถนนเป็นตลาดใต้ร่ม ชายอาหาร และสินค้า ส่วนถนนหน้าเมือง ถนนกลางเมือง และถนนประชาสำราญณ์ เป็นลักษณะถนนเชื่อมโยงภายในเมืองขอนแก่นที่มีความสำคัญเช่นกัน แต่ไม่มีผลต่อพื้นที่ศึกษามากนัก

3) ทางเดินเท้า

ทางเดินเท้าส่วนใหญ่จะเป็นทางเท้าขนานกับแนวถนน สองข้างถนน ส่วนใหญ่อยู่ในสภาพค่อนข้างดี จะมีบางส่วนที่ไม่ต่อเนื่อง แต่ทางเท้าโดยทั่วไปยังขาดความร่มรื่น สวยงาม ผิวทางเท้าไม่สม่ำเสมอ จึงทำให้ไม่ค่อยมีผู้ใช้ทางเท้ามากนัก

3.3.2.2 การเข้าถึงพื้นที่ศึกษา

การเข้าถึงพื้นที่ศึกษาสามารถเข้าถึงโดยทางรถยนต์ และทางรถไฟ โดยการเข้าถึงพื้นที่สามารถเข้าถึงจากทางรถยนต์จาก 3 เส้นทางหลัก ได้แก่ จากถนนรื่นรมย์ จากถนนรถไฟ และจากถนนประชาสำราษณ์

1) การเข้าถึงจากถนนรื่นรมย์ ถือว่าเป็นการเข้าถึงเส้นทางหลัก(Major Access) เนื่องจากเป็นเส้นทางเชื่อมต่อจากสถานีรถไฟเข้าไปสู่ศูนย์กลางเมืองขอนแก่น และยังเป็นถนนที่มีความกว้างมากที่สุดใน 3 สายข้างต้น ซึ่งนอกจากจะเป็นเส้นทางเชื่อมต่อกับศูนย์กลางเมืองแล้ว ถนนรื่นรมย์ยังเป็นเส้นทางที่ประชาชนในเมืองขอนแก่นใช้เป็นเส้นทางลัดผ่านไปยังถนนมิตรภาพอีกทางหนึ่งนอกจากถนนศรีจันทร์ จึงทำให้เส้นทางนี้มีการจราจรที่คับคั่งตลอดทั้งวันและติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วนอีกด้วย ซึ่งนอกจากจะเข้าถึงด้วยทางรถยนต์แล้วยังสามารถเข้าถึงพื้นที่ศึกษาด้วยการเดินเท้า แต่ปัจจุบันสภาพทางเดินเท้า(Pedestrian Path) ไม่เอื้ออำนวยเท่าที่ควรผิวทาง และขนาดของทางเท้าไม่สม่ำเสมอ ขาดต้นไม้ให้ร่มเงาและความร่มรื่น จึงทำให้ไม่มีผู้ใช้ทางเท้ามากนัก

2) การเข้าถึงจากถนนรถไฟ ถนนรถไฟทางทิศเหนือเชื่อมต่อกับถนนศรีจันทร์บริเวณวงเวียนอนุสาวรีย์ประชาธิปไตยหน้าศาลหลักเมือง ซึ่งเป็นศูนย์รวมกิจกรรม(Node) ของเมืองขอนแก่นที่สำคัญแห่งหนึ่ง โดยถนนรถไฟต่อกับถนนศรีจันทร์ผ่านหน้าสถานีรถไฟ แล้วยาวไปทางทิศใต้ซึ่งสามารถต่อไปยังถนนมิตรภาพได้ แต่ปริมาณการจราจรจะน้อยกว่าถนนรื่นรมย์เนื่องจากถนนมีความแคบกว่า และจะมีคนในพื้นที่นั้นที่ทราบว่างานรถไฟสามารถมาถึงสถานีรถไฟ และสามารถต่อไปยังถนนมิตรภาพได้ สภาพถนนค่อนข้างแออัด มีบางช่วงชำรุดเป็นหลุมเป็นบ่อ และมีทางเท้าบางช่วงเท่านั้น เนื่องจากถูกใช้เป็เส้นทางขนส่งสินค้ามายังตลาดรถไฟจากทางทิศใต้ จึงมีรถบรรทุกทุกหนักใช้ถนนนี้เป็นจำนวนมาก ซึ่งนอกจากปัญหาถนนชำรุดแล้วยังก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหาฝุ่นละออง

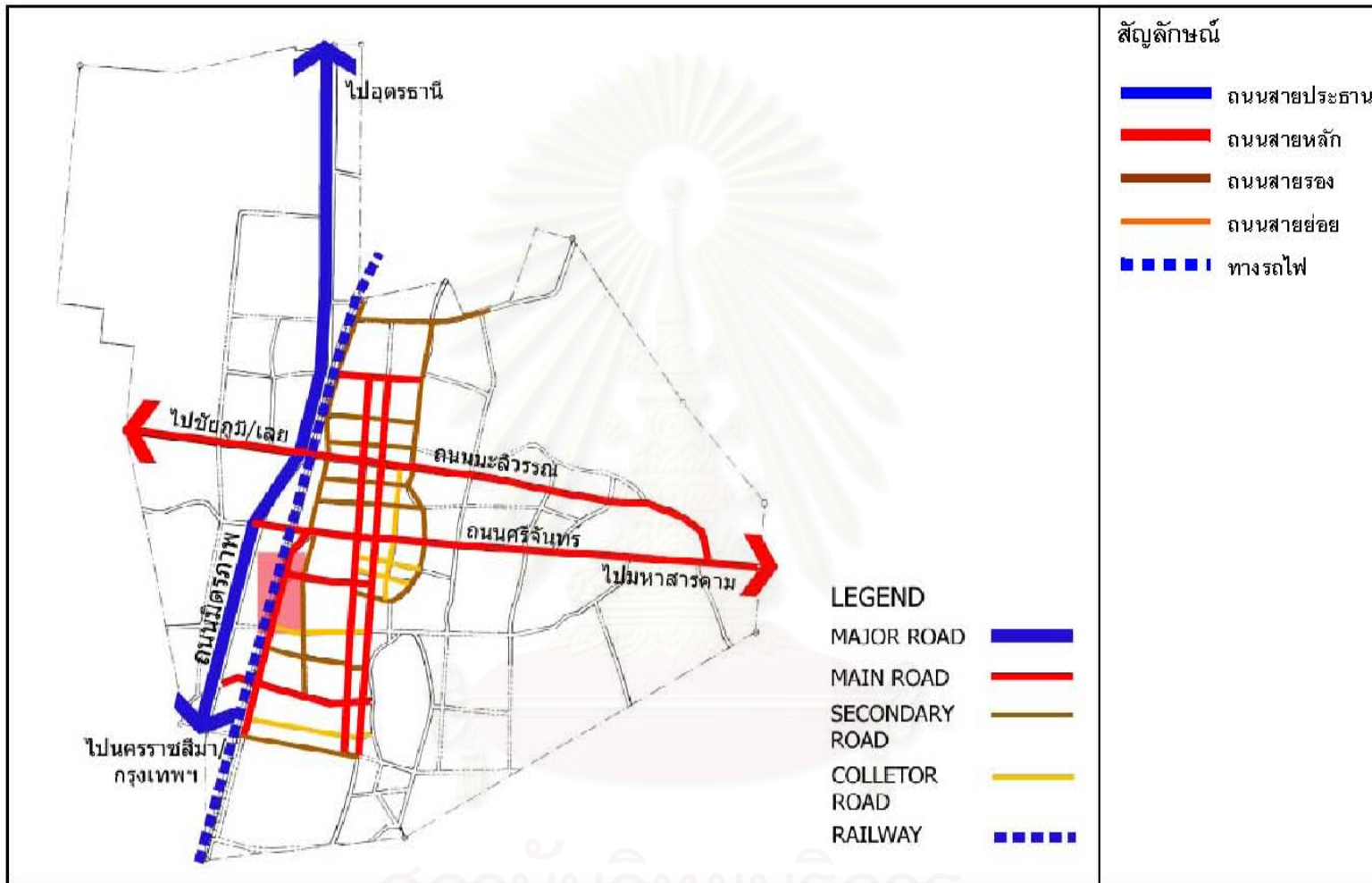
3) การเข้าถึงจากถนนประชาสำราษณ์ เป็นถนนที่เป็นเส้นทางที่ประชาชนที่อยู่ทางทิศเหนือใช้เป็นเส้นทางมายังสถานีรถไฟและพื้นที่ศึกษา โดยเริ่มจากวงเวียนอนุสาวรีย์ประชาธิปไตยต่อจากถนนศรีจันทร์เช่นเดียวกับถนนรถไฟ มาติดกับถนนรื่นรมย์



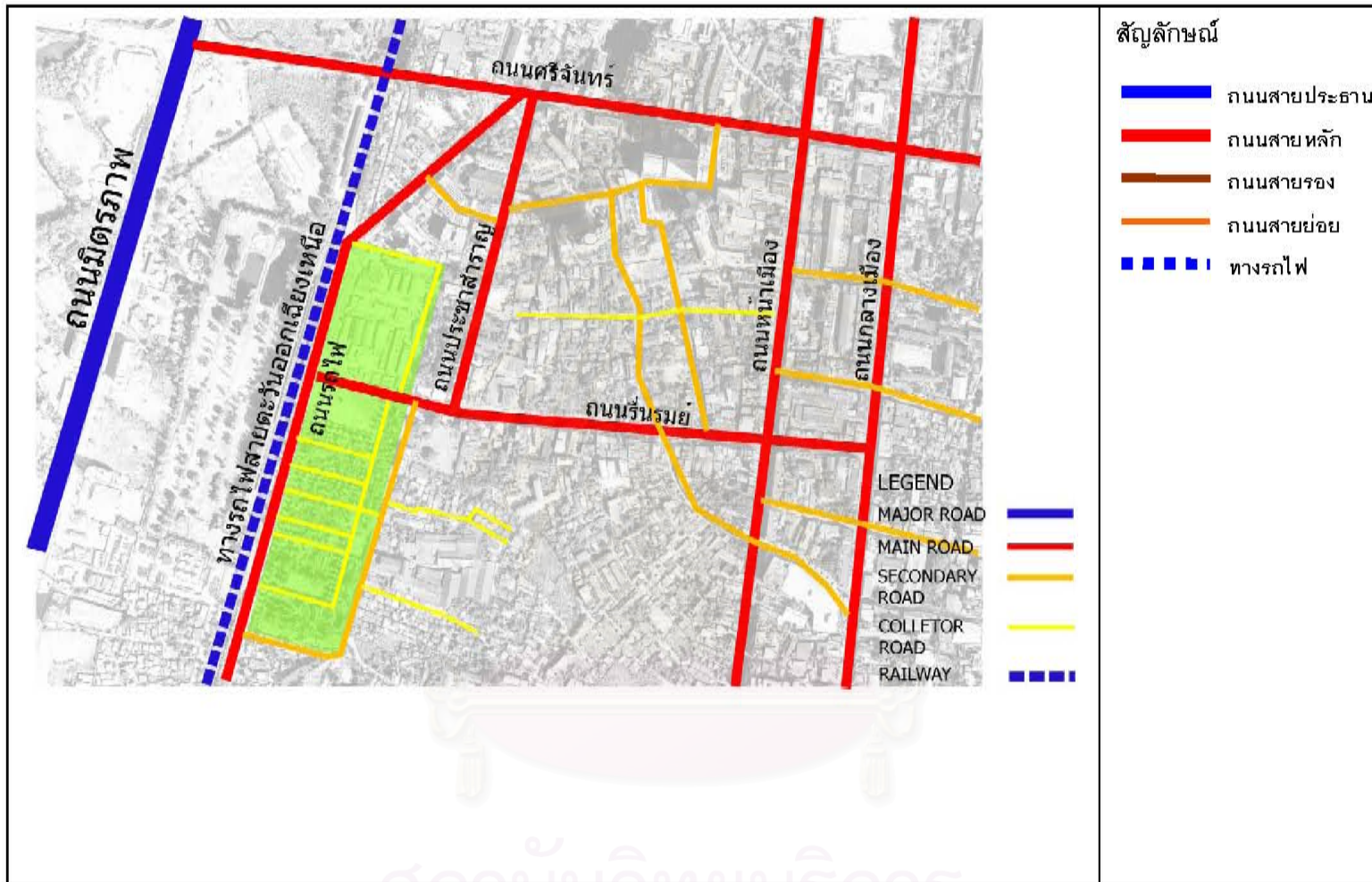
รูปที่ 3-1 สภาพปัจจุบันถนนรื่นรมย์



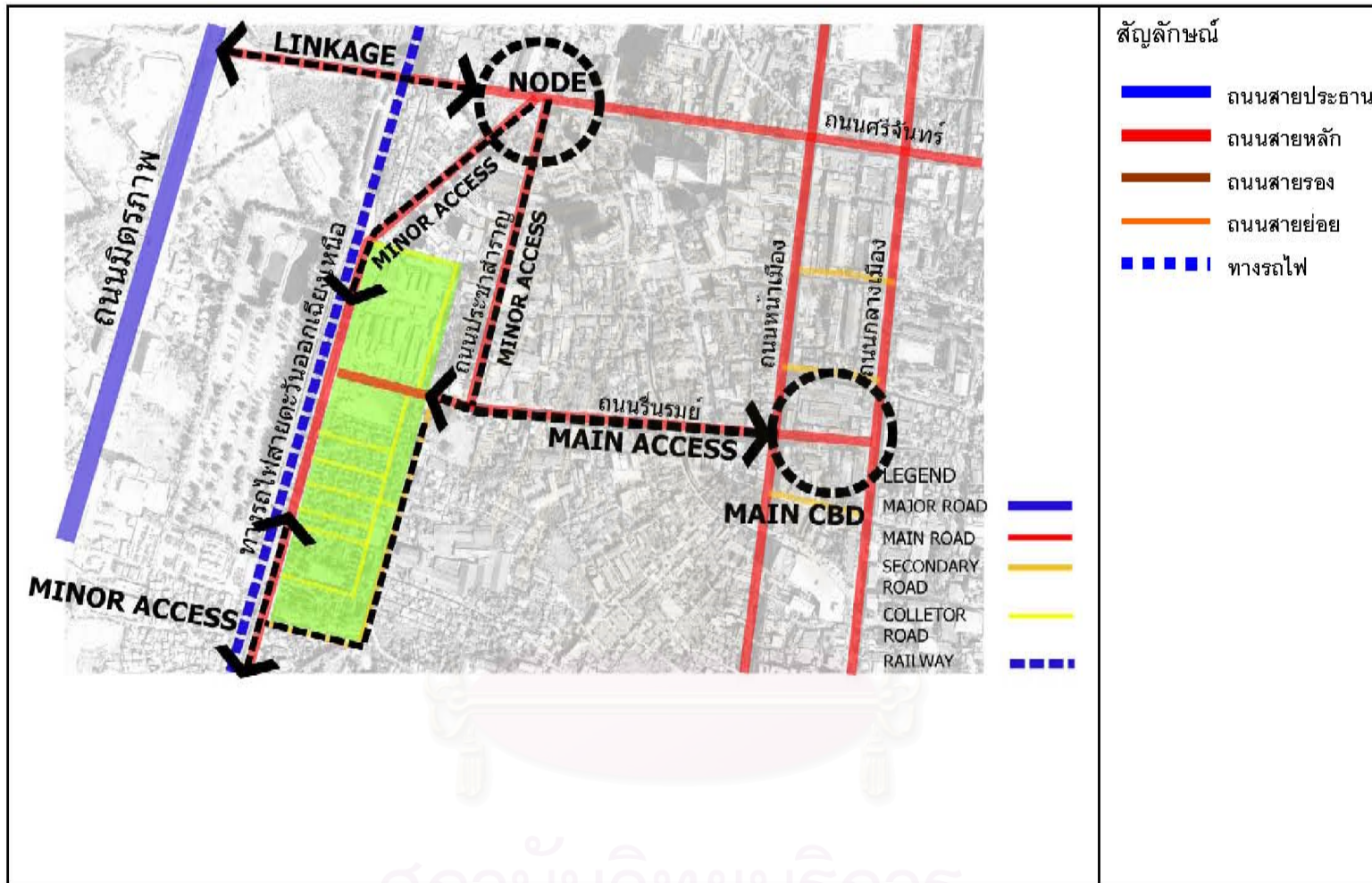
รูปที่ 3-2 สภาพปัจจุบันถนนรถไฟ



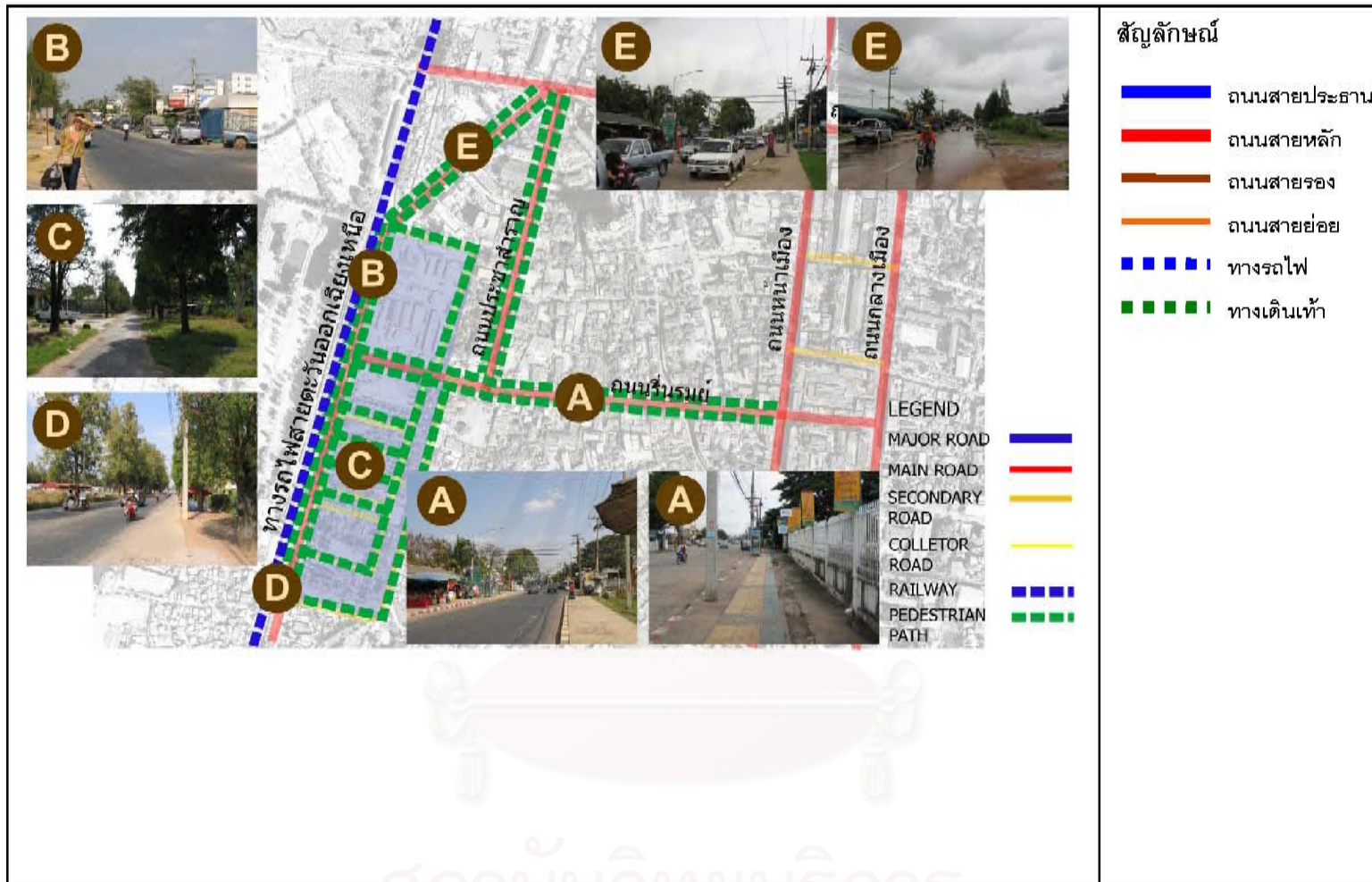
แผนที่ 3-6 แผนที่แสดงการโครงข่ายการคมนาคมของเมืองขอนแก่น



แผนที่ 3-7 แผนที่แสดงการโครงข่ายการคมนาคมของพื้นที่ศึกษา



แผนที่ 3-8 แผนที่แสดงการเข้าถึงของพื้นที่ศึกษา



แผนที่ 3-9 แผนที่แสดงการโครงข่ายทางเดินเท้าของพื้นที่ศึกษา

3.3.3 ลักษณะทางสถาปัตยกรรม ภูมิสถาปัตยกรรมและสภาพแวดล้อม

สภาพปัจจุบันของพื้นที่การรถไฟย่านสถานีรถไฟขอนแก่น ประกอบไปด้วยกัน 4 ส่วน ได้แก่ ส่วนสถานีรถไฟและชานชาลา ส่วนพาณิชยกรรมตลาดรถไฟ ส่วนบ้านพักพนักงานการรถไฟ ส่วนพื้นที่โล่งหน้าสถานีรถไฟ รูปแบบทางสถาปัตยกรรมที่เห็นรูปแบบเด่นชัดคือส่วนสถานีรถไฟ เป็นอาคารรูปแบบสถาปัตยกรรมพื้นถิ่นประยุกต์เป็นอาคารชั้นเดียวแต่ยังขาดความน่าสนใจ ส่วนบ้านพักพนักงานการรถไฟเป็นอาคารไม้ 2 ชั้น สร้างขึ้นสมัยรัชกาลที่ 5 มีทั้งลักษณะเป็นบ้านเดี่ยว บ้านแฝด และบ้านแถว ลักษณะสถาปัตยกรรมเป็นสถาปัตยกรรมแบบอาณานิคม(Colonial Style) หลังคาทรงจั่ว ยกใต้ถุนสูง ปัจจุบันมีความชำรุดทรุดโทรมไปตามอายุการใช้งาน และยังใช้พื้นที่ดินมาก ซึ่งไม่สอดคล้องกับศักยภาพและความต้องการพื้นที่ปัจจุบัน ส่วนพาณิชยกรรมตลาดรถไฟเป็นอาคารเก่า และเป็นอาคารชั่วคราวสภาพชำรุดทรุดโทรม

การวิเคราะห์ด้านการใช้พื้นที่เปิดโล่งนั้น ได้อาศัยหลักการของ Figure and ground ซึ่งหมายถึงการวิเคราะห์ภาพและพื้น เพื่อเปรียบเทียบสัดส่วนการใช้ที่ดิน และสามารถมองเห็นการเกาะกลุ่มของอาคารแต่ละประเภทได้ชัดเจนมากขึ้น โดยพิจารณาทั้งพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ต่อเนื่อง ซึ่งแบ่งได้เป็นกลุ่มอาคารหลักๆ ดังนี้ คือ

- 1) กลุ่มอาคารขนาดเล็ก มีการเกาะกลุ่มกันของอาคารอยู่บริเวณภายในของแต่ละบล็อก มีทั้งสามารถเข้าถึงได้โดยรถยนต์และเข้าถึงได้เพียงจากการเดินเท้า ลักษณะการใช้อาคารในกลุ่มนี้ ได้แก่ บ้านเดี่ยว ชุมชน
- 2) กลุ่มอาคารขนาดกลาง ส่วนใหญ่อาคารกลุ่มนี้จะเกาะไปตามถนนสายหลัก ซึ่งเป็นอาคารพาณิชย์พักอาศัย และอาคารพาณิชย์
- 3) กลุ่มอาคารขนาดใหญ่ เป็นอาคารเพื่อการพาณิชย์ขนาดใหญ่ และโรงงาน กระจายตัวไปตามส่วนต่างๆ แต่ยังคงอยู่ในย่านเดียวกัน เช่น โรงแรมโซฟิเทล โรงแรมโฆษะ ศูนย์การค้าไอเอซิส ส่วนโรงงาน ได้แก่ โรงงานขอนแก่นแหวน

ด้านพื้นที่โล่งสาธารณะ พื้นที่การรถไฟเองมีพื้นที่โล่งอยู่ในปริมาณมาก แต่ยังเป็นพื้นที่โล่งที่ยังขาดคุณภาพ เช่น พื้นที่โล่งบริเวณหน้าสถานีรถไฟ พื้นที่โล่งภายในชุมชนบ้านพักพนักงานการรถไฟ จะเห็นได้ว่าพื้นที่โล่งดังกล่าวขาดการออกแบบ ไม่ให้ความรู้สึกถึงการปิดล้อมของพื้นที่(Enclose Space) ไม่เอกลักษณะที่สร้างบรรยากาศพิเศษ ทั้งพืชพรรณต่างๆ ไม่ได้จัดอย่างตั้งใจ ประกอบกับขาดการดูแลรักษาพื้นที่โล่งเหล่านี้จึงเสื่อมโทรมถูกทิ้งเป็นที่รกร้าง ดังนั้นจึงควรมีการปรับปรุงคุณภาพของการใช้งานพื้นที่โล่งว่างที่มีอยู่ เพื่อสร้างภูมิทัศน์เมืองให้สวยงาม



รูปที่ 3-3 บ้านพักพนักงานการรถไฟ



รูปที่ 3-4 ตลาดรถไฟ



รูปที่ 3-5 สถานีรถไฟ



FIGURE & GROUND

สัญลักษณ์

แผนที่ 3-10 แผนที่แสดงผังภาพและพื้น(Figure & Ground)ของพื้นที่ศึกษา

3.3.4 การศึกษาจินตภาพเมือง

เป็นการศึกษาในเรื่ององค์ประกอบทางจินตภาพ(Image) ของพื้นที่สถานีรถไฟขอนแก่นและพื้นที่ต่อเนื่องที่มาจากการรับรู้ทางสายตา ซึ่งพิจารณาจากลักษณะทางกายภาพและกิจกรรมที่มีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กัน ก่อให้เกิดความชัดเจนในการพิจารณาประกอบการวางแผนพัฒนาพื้นที่ โดยอาศัยแนวความคิดด้านการศึกษาจินตภาพเมืองของ Kevin Lynch ในการศึกษาองค์ประกอบ 5 ประเภท คือ ที่หมายตา(Landmark) เส้นทาง(Path) เส้นขอบ(Edge) ย่าน(District) และศูนย์รวมกิจกรรม(Node) ดังนี้

1) **ที่หมายตา (Landmark)** ได้แก่ จุดสังเกตของพื้นที่ที่สามารถบอกได้ว่าเข้ามาถึงพื้นที่นั้นๆ แล้ว ในบริเวณสถานีรถไฟขอนแก่นมีจุดหมายตาคือ ป้ายชื่อเมืองขอนแก่น ที่ตั้งอยู่วงเวียนหน้าสถานี แต่ด้วยขนาดเล็กและภูมิทัศน์ยังไม่ค่อยส่งเสริมนัก จึงยังไม่เป็นที่สังเกตโดดเด่น ส่วนในพื้นที่ต่อเนื่องใกล้เคียงมีที่หมายตาที่สำคัญได้แก่ โรงแรมไฮพิเทล อนุสาวรีย์ประชาธิปไตย ประตูเมืองขอนแก่น และโรงแรมโซะเซ



รูปที่ 3-6 วงเวียนหน้าสถานีรถไฟ



รูปที่ 3-7 ป้ายชื่อเมืองขอนแก่น



รูปที่ 3-9 โรงแรมไฮพิเทล



รูปที่ 3-8 ประตูเมืองขอนแก่น

2) **เส้นทาง (Path)** เส้นทางที่ประชาชนใช้ติดต่อสัญจรในพื้นที่ศึกษาที่สำคัญ ได้แก่ ถนนรื่นรมย์ เป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงพื้นที่ศึกษากับศูนย์กลางเมือง ตัดกับถนนหน้าเมืองและถนนกลางเมือง ถนนรถไฟ เป็นถนนหน้าสถานีรถไฟเชื่อมโยงไปยังศูนย์รวมกิจกรรมบริเวณศาลหลักเมือง เช่นเดียวกับถนนประชาสำราญซึ่งเชื่อมโยงจากศาลหลักเมืองมาตัดกับถนนรื่นรมย์และเข้ามายังพื้นที่โครงการอีกที

3) **เส้นขอบ (Edge)** เส้นขอบที่ชัดเจนของพื้นที่ศึกษาได้แก่ เส้นขอบจากทางรถไฟ ซึ่งแบ่งพื้นที่ของการรถไฟเป็น 2 ฝั่ง คือ ฝั่งสถานี ตลาดรถไฟ บ้านพักพนักงาน กับฝั่งสนามกอล์ฟการรถไฟ ทางรถไฟทำให้เป็นอุปสรรคในการพัฒนาพื้นที่ แต่ด้วยสนามกอล์ฟการรถไฟถูกกำหนดโดยผังเมืองรวมเมืองขอนแก่นให้เป็นพื้นที่โล่งเพื่อการนันทนาการและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทำให้ไม่สามารถพัฒนาเพื่อการอื่นได้อยู่แล้วจึงไม่มีผลต่อการพัฒนามากนัก

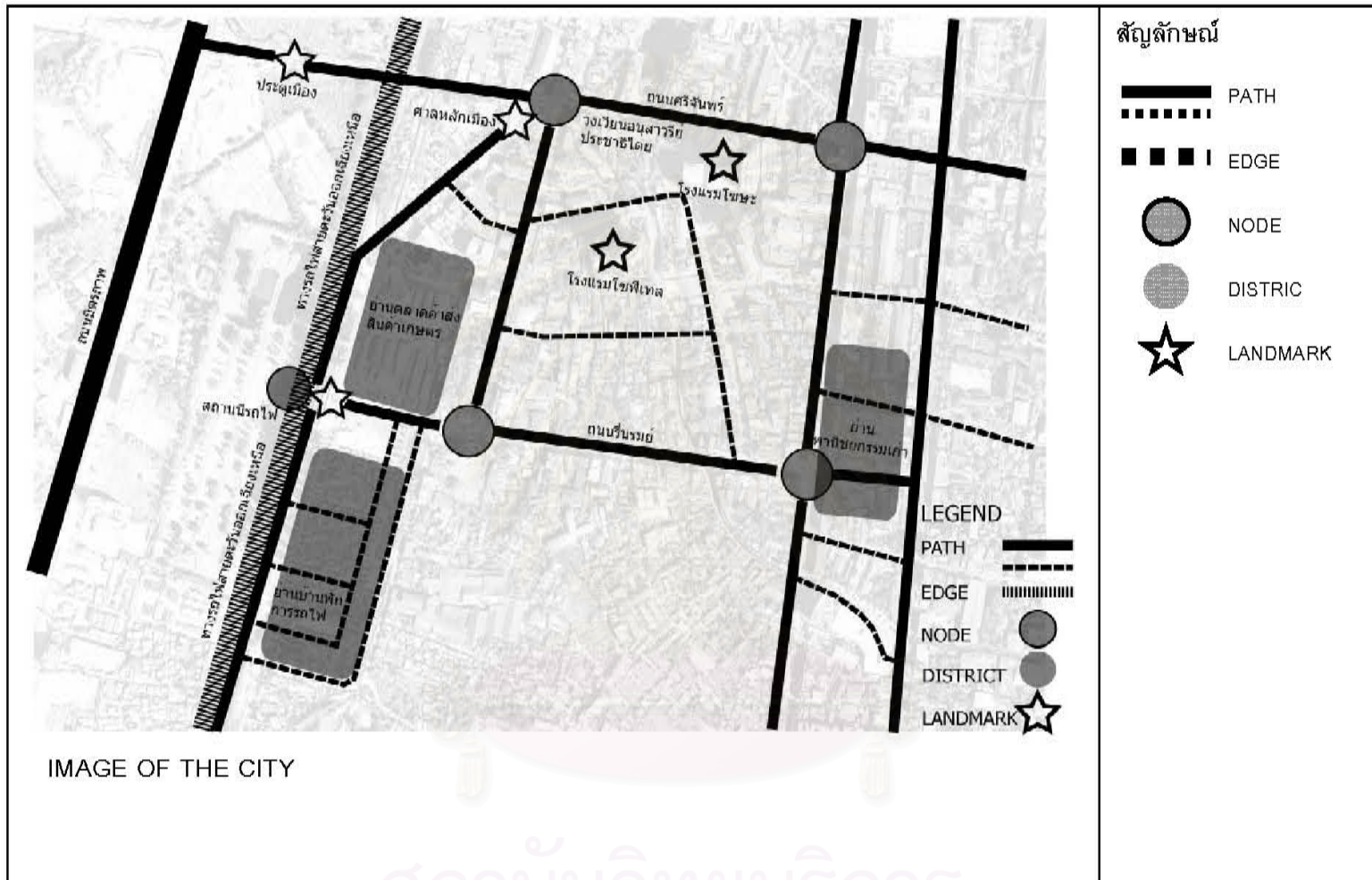
4) **ย่าน (District)** ได้แก่บริเวณที่เป็นเอกลักษณ์ มีลักษณะชัดเจนที่สามารถบอกรายละเอียดกิจกรรมที่เกิดขึ้นในบริเวณนั้นได้ สำหรับพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ต่อเนื่องสามารถกำหนดย่านได้ ดังนี้

- 1) ย่านตลาดรถไฟ เป็นกิจกรรมค้าส่งผัก ผลไม้ และผลิตผลทางการเกษตร
- 2) ย่านชุมชนการรถไฟ เป็นบ้านพักพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย
- 3) ย่านพานิชยกรรมเก่า เป็นย่านพานิชยกรรมศูนย์กลางเมือง มีกิจกรรมด้านพานิชยกรรมค้าขาย สามารถเชื่อมโยงถึงพื้นที่ศึกษา และขยายตัวมาสู่พื้นที่ศึกษาด้วย

5) **ศูนย์รวมกิจกรรม (Node)** ได้แก่ พื้นที่หรือบริเวณที่มีการรวมตัวของกิจกรรมหรือเป็นที่พบปะทำกิจกรรมของประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งกิจกรรมด้านการจราจร ศูนย์รวมกิจกรรมที่สำคัญของพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ใกล้เคียงได้แก่

- 1) สถานีรถไฟ เป็นศูนย์รวมกิจกรรมด้านการคมนาคม มีผู้ใช้พื้นที่จำนวนมาก
- 2) บริเวณศาลหลักเมือง เป็นที่รวมกิจกรรมด้านพิธีกรรมและความเชื่อ อีกทั้งเป็นสวนสาธารณะและจุดตัดการจราจรที่สำคัญของเมือง
- 3) ตลาดใต้รุ่งและย่านพานิชยกรรมเก่าศูนย์กลางเมือง

จากการศึกษาลักษณะทางจินตภาพของพื้นที่ศึกษา บริเวณสถานีรถไฟขอนแก่นและพื้นที่ข้างเคียง จะเห็นว่าพื้นที่ศึกษาความสำคัญกับเมือง เชื่อมโยงกิจกรรมต่างๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน อีกทั้งยังเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนา หากมีการพัฒนาส่งเสริมพื้นที่ให้มีความชัดเจน คำนึงถึงการเชื่อมโยงองค์ประกอบที่มีคุณค่าต่างๆ เหล่านี้เข้าด้วยกันจะทำให้ภาพรวมของเมืองขอนแก่นจะมีโครงสร้างที่ชัดเจนมากขึ้น



แผนที่ 3-11 แผนที่แสดงการวิเคราะห์จินตภาพเมือง

3.4 ข้อมูลประชากร

เทศบาลนครขอนแก่นเป็นศูนย์กลางความเจริญที่สำคัญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ด้วยบทบาทด้านการเป็นศูนย์กลางบริหารการปกครอง มีหน่วยงานในระดับภาคเขตตั้งอยู่ในจังหวัดมากมาย เป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรม และการศึกษาระดับภูมิภาค การศึกษาคุณลักษณะของประชากรทำให้ทราบว่า บทบาทหน้าที่ของเมืองส่งผลกระทบต่อประกอบและการเปลี่ยนแปลงของประชากร ในหัวข้อนี้จะทำการศึกษาองค์ประกอบต่างๆ ของประชากร ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงของประชากรในเขตเทศบาล เพื่อคาดประมาณประชากรในอนาคต

3.4.1 การกระจายตัวของประชากรจังหวัดขอนแก่น

จังหวัดขอนแก่นเป็นจังหวัด 1 ใน 19 จังหวัด ที่มีประชากรมากกว่า 1 ล้านคน จากรายงานของสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง เมื่อสิ้นปี พ.ศ. 2544 มีประชากรจำนวน 1,756,995 คน ความหนาแน่นของประชากรโดยเฉลี่ย 161.4 คนต่อ 1 ตร.กม. กระจายอยู่บนพื้นที่ 25 อำเภอ

อำเภอเมืองขอนแก่น (รวมเทศบาลนครขอนแก่น) เป็นศูนย์กลางความเจริญของจังหวัด มีอาณาเขตครอบคลุม 953.39 ตร.กม. จำนวนประชากรทั้งสิ้น 368,996 คน คิดเป็นร้อยละ 21 ของประชากรจังหวัด ประชากรที่อาศัยอยู่ในเขตอำเภอเมืองประมาณร้อยละ 62.4 กระจายตัวอยู่ในพื้นที่ 17 ตำบลนอกเขตเทศบาล ประชากรอีกประมาณร้อยละ 37.6 รวมกันอยู่ภายในเขตเมือง คือ ร้อยละ 35.1 เป็นประชากรในเขตเทศบาลนครขอนแก่น และร้อยละ 25 อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลตำบลท่าพระ

3.4.2 โครงสร้างอายุและเพศของประชากร

ภาพรวมเทศบาลนครขอนแก่น

ปัจจุบันจังหวัดขอนแก่นมีชุมชนเมืองซึ่งมีฐานะเป็นเทศบาลทั้งสิ้น 17 แห่ง ในจำนวนนี้เทศบาลนครขอนแก่นนับเป็นศูนย์กลางความเจริญทั้งในด้านการบริหารการปกครอง เศรษฐกิจและบริการสังคมต่างๆ ที่สำคัญและมีขนาดใหญ่ที่สุดในจังหวัด จำนวนประชากรเมื่อสิ้นปี พ.ศ. 2544 มีจำนวน 129,579 คน คิดเป็นร้อยละ 13.1 ของประชากรทั้งจังหวัด

ประชากรในเขตเทศบาลนครขอนแก่นทั้งหมดรวมตัวกันอยู่ในพื้นที่ 46 ตารางกิโลเมตร ความหนาแน่นประชากรโดยเฉลี่ย 2,816.9 คนต่อ 1 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 4.5 คนต่อไร่ ลักษณะโครงสร้างประชากรพบว่า มีประชากรเพศชายน้อยกว่าเพศหญิง ด้วยอัตราส่วนเพศเท่ากับ 92.2 ต่อ 100 ทั้งนี้มีเพียงกลุ่มประชากรอายุ 0-14 ปี เท่านั้นที่มีอัตราส่วนเพศชายมากกว่าเพศหญิง

กลุ่มประชากรส่วนใหญ่ในเขตเทศบาลนครขอนแก่น เป็นผู้ที่มีอายุระหว่าง 15-44 ซึ่งเป็นกลุ่มวัยกำลังศึกษาในระดับสูงกว่าภาคบังคับและวัยทำงานที่มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับบทบาทของชุมชนเมืองขอนแก่นที่เป็นศูนย์กลางการศึกษาในระดับสูงและศูนย์กลางธุรกิจการค้า - การบริการของจังหวัด ส่วนประชากรกลุ่มอื่นๆ

สามารถพิจารณาตามกลุ่มอายุ โดยนิยามให้ประชากรวัยเด็กอายุ 0-14 ปี และสูงอายุ อายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป และประชากรอายุ 15-59 ปี เป็นกลุ่มประชากรวัยทำงาน พบว่า

ประชากรวัยเด็กอายุ 0-14 ปี มีสัดส่วนร้อยละ 21.8 ของประชากรทั้งหมด

ประชากรวัยสูงอายุ 60 ปีขึ้นไป มีสัดส่วนร้อยละ 7.1 ของประชากรทั้งหมด

ประชากรวัยทำงานอายุ 15-59 ปี มีสัดส่วนร้อยละ 71.1 ของประชากรทั้งหมด

3.4.3 สถิติประชากรและอัตราการขยายตัว

แม้ว่าเทศบาลนครขอนแก่นจะเป็นชุมชนเมืองศูนย์กลางความเจริญในทุกด้านของจังหวัด แต่ด้วยข้อจำกัดด้านพื้นที่เมือง ซึ่งถูกใช้เป็นที่ตั้งส่วนราชการและสถาบันการศึกษาทำให้การขยายตัวของประชากรถูกจำกัดด้วยพื้นที่ดังกล่าว จากสถิติประชากรที่รวบรวมตั้งแต่ปี พ.ศ. 2528-2544 ระยะเวลา 16 ปี ประชากรเพิ่มขึ้นจากจำนวน 123,559 คนในปี พ.ศ. 2528 เป็นจำนวน 129,579 คนเมื่อสิ้นปี พ.ศ. 2544 อัตราการขยายตัวโดยเฉลี่ยร้อยละ 0.30 ต่อปี

3.4.4 ประชากรในอนาคต

จากการศึกษาการขยายตัวของประชากรเขตเทศบาลนครขอนแก่นในช่วง 16 ปีที่ผ่านมา นั้น แสดงให้เห็นถึงการขยายตัวในอัตราต่ำ และปัญหาจากระบบการรายงานข้อมูลทะเบียนราษฎร อย่างไรก็ตามเมื่อเปรียบเทียบข้อมูลจากการสำรวจสำมะโนประชากรและเคหะ ปี 2533 และปี 2543 ในเขตเทศบาลนครขอนแก่นทั้งสองช่วงพบว่า จำนวนประชากรที่ได้จากการสำรวจสำมะโนประชากร มีจำนวนน้อยกว่าข้อมูลจากทะเบียนราษฎรเป็นฐานในการคำนวณ โดยใช้อัตราการขยายตัวของประชากรจากช่วง พ.ศ. 2529 – 2533 ซึ่งเป็นช่วงเวลาเดียวที่มีการเปลี่ยนแปลงลักษณะสมำเสมอ อัตราการขยายตัวโดยเฉลี่ยร้อยละ 0.26 ต่อปี และให้ประชากรเมื่อสิ้นปี พ.ศ. 2544 เป็นปีฐาน จะได้ขนาดประชากรโดยประมาณดังนี้

พ.ศ. 2544	ประชากรมีจำนวน	129,579 คน
พ.ศ. 2549	คาดว่าจะมีประชากรประมาณ	131,275 คน
พ.ศ. 2554	คาดว่าจะมีประชากรประมาณ	132,992 คน
พ.ศ. 2559	คาดว่าจะมีประชากรประมาณ	134,732 คน
พ.ศ. 2564	คาดว่าจะมีประชากรประมาณ	136,495 คน

3.5 บทบาทและความสำคัญของพื้นที่

3.5.1 นโยบายการพัฒนาและการวางแผนระดับชาติ(National Planning and Development Policy)

เมื่อพิจารณาถึงนโยบายการพัฒนาในระดับชาติที่เกี่ยวข้องกับด้านการเมือง สังคม เศรษฐกิจ และการใช้พื้นที่ ได้มีการประมวลไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยสามารถพิจารณาแนวนโยบายที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาได้ ดังนี้

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7(พ.ศ. 2535-2539)

ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 ได้ระบุถึงความจำเป็นที่จะต้องมีการส่งเสริมให้มีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมโดยใช้วัตถุประสงค์ในท้องถิ่น เนื่องจากเศรษฐกิจระดับภูมิภาคเกี่ยวเนื่องกับตลาดภายในประเทศและตลาดในระดับนานาชาติ นอกจากนี้ยังกล่าวถึงความจำเป็นที่จะต้องส่งเสริมการบริการ และการค้าในระดับภูมิภาคให้เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสาขาการท่องเที่ยว ขอนแก่นเปรียบเสมือนศูนย์กลางของภูมิภาค ทั้งในด้านการค้า การบริการ การคมนาคมและการศึกษา รวมทั้งการติดต่อข้ามพรมแดนกับประเทศในภูมิภาคนี้ (ประเทศที่อยู่ในเขตลุ่มน้ำโขง)

ช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8-9 (พ.ศ. 2540-2549)

กำหนดให้จังหวัดขอนแก่นอยู่ในกลุ่มจังหวัด และมีการพัฒนาให้สอดคล้องกับศักยภาพของกลุ่มจังหวัดนั้น โดยยังคงบทบาทเหมือนเดิม ส่วนในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 ให้มีการพัฒนาเมืองนำอยู่และชุมชนนำอยู่แบบยั่งยืน มุ่งประเด็นการพัฒนาให้มีความสมดุลในทุกๆ ด้าน เน้นการมีส่วนร่วมของประชาชน และการกระจายอำนาจสู่ท้องถิ่น

โอกาสในการประสานความร่วมมือด้านเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค

ระบบเศรษฐกิจที่มุ่งเน้นตลาดในหลายประเทศในภูมิภาคอินโดจีนเปิดโอกาสให้ประเทศไทยได้ประสานความร่วมมือด้านเศรษฐกิจกับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคนี้มากขึ้น ภายใต้ความร่วมมือของการเข้าร่วมเป็นสมาชิกของสามเหลี่ยมเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย ร่วมมือกับรัฐบาลต่างๆ ในภูมิภาคได้ริเริ่มแนวความคิดเรื่องการขยายตัวของเศรษฐกิจในพื้นที่อนุภาคลุ่มน้ำโขงเพื่อพัฒนาการค้าการลงทุนระหว่างพรมแดน 5 ประเทศที่มีพรมแดนติดกับลุ่มน้ำโขง รวมทั้งแคว้นยูนนานในประเทศจีน โดยปัจจุบันประเทศในกลุ่มนี้ประสานความร่วมมือใน 7 สาขาดังต่อไปนี้ การคมนาคมขนส่ง การสื่อสาร พลังงาน การพัฒนาทรัพยากรด้านบุคลากร การค้าการลงทุน การท่องเที่ยว และทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ในปัจจุบัน ได้มีโครงการทางด้านโครงสร้างพื้นฐานที่อยู่ในโครงการพัฒนาลุ่มน้ำโขงที่สำคัญคือ ประตุภูมิภาคโดยมีเส้นทางจากทางทิศตะวันออกไปยังทิศตะวันตก ไปสู่ประเทศลาวและเมืองดานังในบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกของประเทศเวียดนาม เป็นโครงการที่จะทำให้ขอนแก่นมีการพัฒนาในอนาคตจนเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค ในด้านการค้า การคมนาคมขนส่ง และการติดต่อสื่อสาร และส่งเสริมให้ภูมิภาคนี้เป็นประตุสู่อินโดจีน จากแผนความร่วมมือจึงมีการวางแผนเพื่อรองรับการพัฒนา โดยจะมีการจัดตั้งศูนย์บริการทางการค้าและการตลาดที่สัมพันธ์เกี่ยวข้องกับกลุ่มประเทศในโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจในเขตลุ่มน้ำโขงที่จังหวัดขอนแก่น ซึ่งจะเชื่อมโยงกับการพัฒนาขยายโครงข่ายทางหลวงสายตะวันออก-ตะวันตก ศูนย์การค้าและการตลาดนี้ยังสามารถใช้เป็นศูนย์กลางสำหรับขนถ่ายสินค้า ตลอดจนประกอบหรือแปรรูปสินค้า เพื่อเพิ่มมูลค่า นอกจากนี้ยังมีโครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน พัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางรถไฟให้มีคุณภาพ โดยมีเส้นทางจากเขตอุตสาหกรรมชายฝั่งตะวันออก ไปสู่นครราชสีมา - ขอนแก่น - อุดรธานี - หนองคาย และเวียงจันทน์ โดยจะมีการพัฒนาเส้นทางรถไฟให้มีประสิทธิภาพสูง รวมทั้งการจัดตั้งศูนย์ขนถ่ายสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ทางรถไฟ(Inland Container Depot) ภายในจังหวัดขอนแก่น รวมทั้งจัดตั้งศูนย์รวมด้านการค้าและการตลาด โดยเน้นการค้าที่เกี่ยวข้องกับโครงการพัฒนาลุ่มน้ำโขง

3.5.2 บทบาทของพื้นที่ศึกษาในระดับชุมชนเมือง

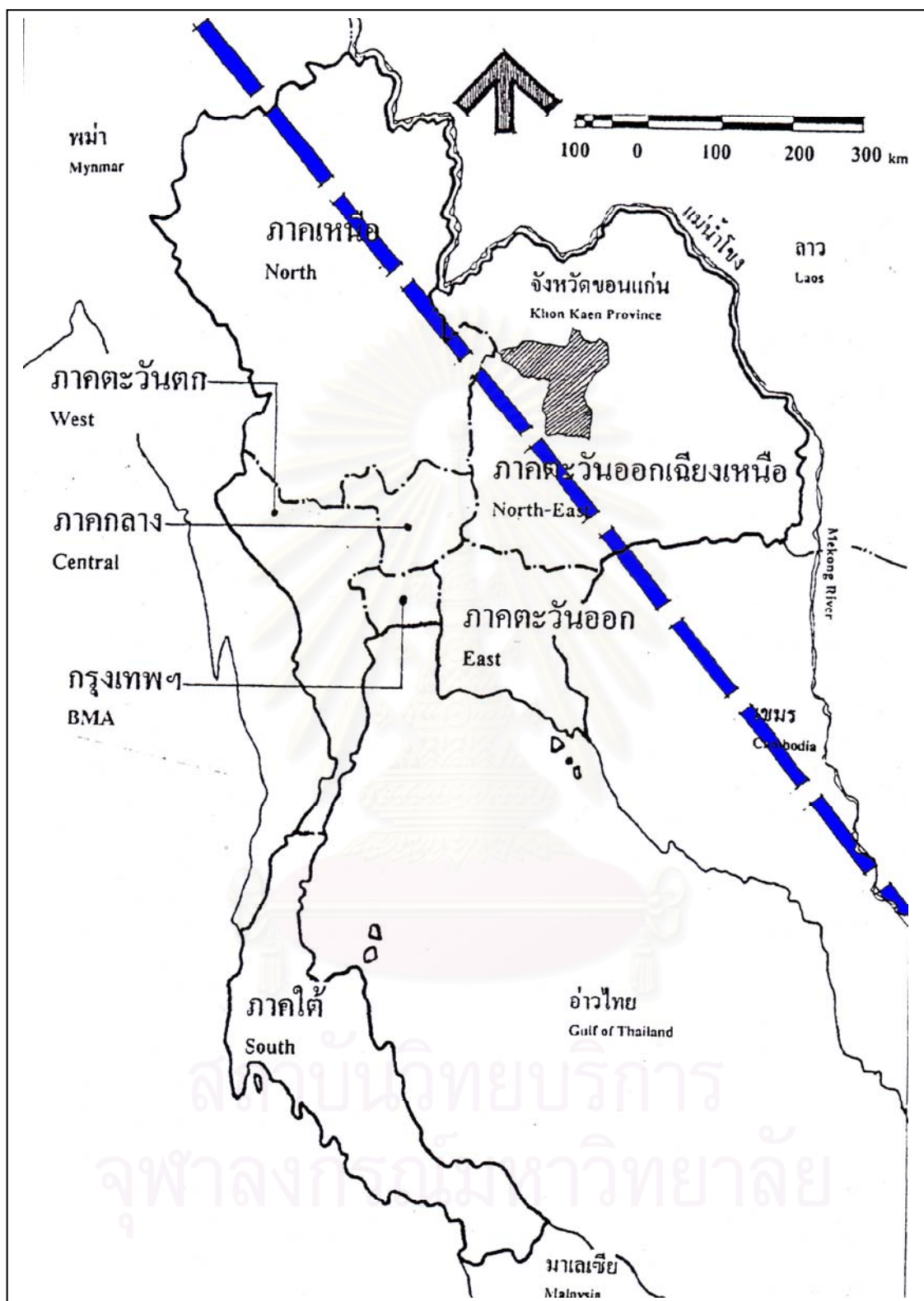
พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟขอนแก่น มีบทบาทที่สำคัญคือ การเป็นศูนย์รวมกิจกรรมด้านการคมนาคมขนส่งทางรถไฟของเมืองขอนแก่น และปัจจุบันยังมีตลาดรถไฟ ซึ่งเป็นตลาดค้าส่งผลิตผลทางการเกษตรที่รองรับบริการแก่ประชาชนในเมืองขอนแก่นและพื้นที่ใกล้เคียง และพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟยังมีศักยภาพในการรองรับการขยายตัวของเมืองได้ด้วย เนื่องจากพื้นที่ของการรถไฟยังมีพื้นที่ที่เป็นที่โล่งว่างเปล่าอยู่มาก ประกอบกับปัจจุบันการใช้ประโยชน์ที่ดินยังไม่เต็มศักยภาพเกิดพื้นที่รกร้างว่างเปล่า และการใช้ที่ดินไม่คุ้มค่า เช่น การใช้ที่ดินในบริเวณบ้านพักพนักงานซึ่งมีลักษณะเป็นบ้านเดี่ยว บ้านแฝด และบ้านแถว สูง 2 ชั้น ซึ่งมีการใช้พื้นที่มากเกินไปจนความจำเป็น สามารถวางผังและจัดการใช้พื้นที่ใหม่ให้ได้ประโยชน์เต็มที่และเสริมสร้างสภาพแวดล้อมให้เหมาะสมได้

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

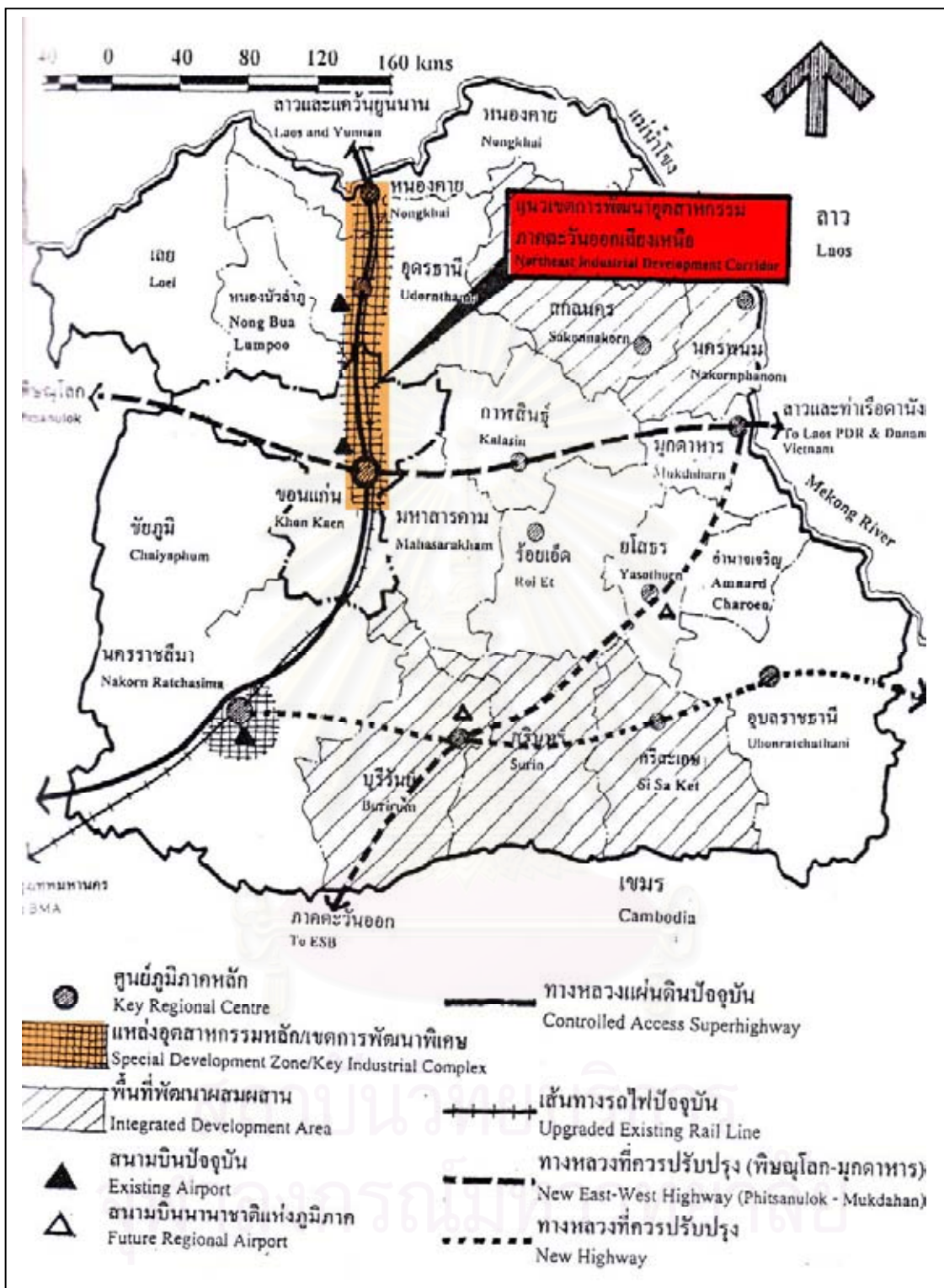


แผนที่ 3-12 แผนที่แสดงที่ตั้งจังหวัดขอนแก่น และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 3-13 แผนที่แสดงกลุ่มประเทศความร่วมมือลุ่มน้ำโขง



แผนที่ 3-15 แผนที่แสดงผังเค้าโครงการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

บทที่ 4

การวิเคราะห์เพื่อกำหนดแนวทางในการพัฒนาพื้นที่

4.1 บทบาทความสำคัญของพื้นที่

4.1.1 บทบาทในระดับเมือง

พื้นที่การรถไฟจังหวัดขอนแก่นปัจจุบันมีบทบาทในการเป็นศูนย์กลางกิจกรรมด้านการคมนาคมขนส่งที่สำคัญ ได้แก่ การคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ซึ่งเป็นทั้งการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมโยงจากกรุงเทพมหานครมายังเมืองขอนแก่นและกระจายไปยังจังหวัดใกล้เคียงในภูมิภาค ในอนาคตตามแผนการพัฒนาความร่วมมือระหว่างกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขง ในการร่วมมือกันพัฒนาด้านเศรษฐกิจ โดยจะมีการพัฒนาการคมนาคมทางรถไฟเพื่อการขนส่งระหว่างประเทศ โดยจังหวัดขอนแก่นจะเป็นศูนย์กลางในภูมิภาคนี้จะทำให้พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟขอนแก่นเป็นที่รองรับกิจกรรมทางการค้า เป็นศูนย์กลางการติดต่อธุรกิจ ศูนย์กลางการแลกเปลี่ยน และกระจายสินค้า ซึ่งจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการวางแผนเพื่อรองรับการพัฒนาดังกล่าว

ในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน ตามผังเมืองรวมเทศบาลนครขอนแก่นกำหนดให้พื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง และจากผังเฉพาะของทางเทศบาลนครขอนแก่นเองได้กำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่เพื่อการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และนโยบายของภาครัฐ ซึ่งจะให้เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภูมิภาค จากแนวทางการพัฒนาดังกล่าวส่งผลให้พื้นที่มีศักยภาพในการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อประกอบพาณิชยกรรมขนาดใหญ่ และรองรับการขยายตัวของเมือง

4.1.2 บทบาทในระดับชุมชน

ในระดับชุมชน บทบาทที่เด่นชัดปัจจุบันคือการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางรถไฟ และมีพื้นที่ตลาดรถไฟซึ่งเป็นตลาดค้าส่งผัก ผลไม้ และผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร โดยตลาดดังกล่าวเป็นสถานที่กระจายสินค้าทางการเกษตรให้กับเมืองขอนแก่น และพื้นที่ใกล้เคียง มีการเข้าออกของรถขนส่งสินค้าทางการเกษตรตลอดทั้งวัน และมีพื้นที่พักอาศัยของพนักงานการรถไฟอยู่ทางทิศใต้ของพื้นที่ ในสภาพปัจจุบันมีการใช้สอยพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยเพียงอย่างเดียว นอกจากนี้ยังมีพื้นที่โล่งว่างบริเวณหน้าสถานีรถไฟซึ่งสามารถประกอบกิจกรรมนันทนาการของชุมชนโดยรอบและชุมชนใกล้เคียง

4.2 การวิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากการสำรวจพบว่าการใช้ที่ดินในพื้นที่การรถไฟ ทำให้ทราบว่าพื้นที่ศึกษาไม่มีการวางแผนการพัฒนาแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ให้เหมาะสม เนื่องจากพื้นที่นี้มีศักยภาพในการพัฒนาสูง แต่จากสภาพปัจจุบันกลับมีการใช้พื้นที่ไม่เต็มศักยภาพ ทำให้เสียโอกาสในการพัฒนา ซึ่งพื้นที่การรถไฟสามารถแบ่งการ

ใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ได้ดังนี้ พื้นที่ประเภทพาณิชยกรรมตลาดรถไฟ พื้นที่พักอาศัยคือชุมชนพนักงานการรถไฟ พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟ และพื้นที่โล่งสาธารณะ ซึ่งพื้นที่ส่วนใหญ่จะพบปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่คุ้มค่า และปัญหาความเสื่อมโทรมของพื้นที่ เนื่องมาจากขาดการดูแลรักษา และขาดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เกิดประโยชน์สูงสุด รวมทั้งขาดการพัฒนาด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อมด้วย

จากการสำรวจการใช้ประโยชน์ที่ดินสามารถแยกลักษณะของการใช้ประโยชน์ที่ดินได้อย่างชัดเจน ดังนี้ 1) พื้นที่ตลาดรถไฟ 2) พื้นที่ชุมชนพนักงานการรถไฟ 3) พื้นที่โล่งว่างหน้าสถานีรถไฟ และ 4) พื้นที่สถานีรถไฟ(แผนที่ 4-1)

4.2.1 พื้นที่ตลาดรถไฟ

จากข้อมูลและการสำรวจพบว่า พื้นที่ตลาดรถไฟเป็นพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีการสัมปทานให้เอกชนเช่าพื้นที่เพื่อการพาณิชยกรรม โดยในปัจจุบันมีการใช้พื้นที่ดังกล่าวเป็นตลาดค้าส่งสินค้าทางการเกษตร ผัก ผลไม้ และผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรอื่นๆ โดยตลาดรถไฟแห่งนี้จะเป็นแหล่งกระจายสินค้าทางการเกษตรสู่เมืองขอนแก่นและจังหวัดใกล้เคียง มีประชากรที่เข้ามาใช้พื้นที่คือ พ่อค้า แม่ค้า โดยในปัจจุบันมีจำนวนแผงค้าส่งทั้งหมด 260 แผง สภาพปัจจุบันเป็นอาคารชั่วคราว ซ้ำรูดทรุดโทรมตามอายุการใช้งาน เนื่องจากขาดการดูแลรักษา ในด้านการใช้พื้นที่ถือได้ว่ายังมีการใช้พื้นที่ไม่คุ้มค่าตามศักยภาพที่มี ประกอบกับขาดระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่ดี ทำให้เกิดความเสื่อมโทรมของพื้นที่ ทั้งตัวอาคารสิ่งก่อสร้าง ระบบถนน ระบบระบายน้ำ ทำให้เกิดปัญหาต่างๆ ในพื้นที่ เช่น น้ำท่วมขัง ปัญหาขยะ ปัญหาการสัญจรเนื่องจากรถบรรทุกส่งของ ปัญหาการเข้าถึง และปัญหาภูมิทัศน์เมือง จากข้อมูลของทางการรถไฟแห่งประเทศไทยและจากเทศบาลนครขอนแก่น ทราบว่าเมื่อพื้นที่ดังกล่าวหมดสัญญาเช่าแล้ว ทางเทศบาลนครขอนแก่นมีนโยบายที่จะย้ายตลาดค้าส่งออกไปอยู่นอกเมือง ทำให้พื้นที่ดังกล่าวพร้อมที่จะได้รับการพัฒนาในอนาคตให้สอดคล้องกับแนวโน้มการพัฒนา

4.2.2 พื้นที่ชุมชนพนักงานการรถไฟ

พื้นที่ชุมชนพนักงานการรถไฟ ปัจจุบันบ้านพักพนักงานการรถไฟจำนวน 33 หลังคาเรือน รองรับพนักงานการรถไฟ 60 ครอบครัว ประกอบด้วย บ้านเดี่ยว 2 ชั้น สำหรับพนักงานระดับสูง เช่น วิศวกร ผู้อำนวยการ หัวหน้ากอง บ้านแฝด 2 ชั้น สำหรับพนักงานระดับรองลงมา และบ้านแถว 2 ชั้น สำหรับพนักงานทั่วไป สภาพปัจจุบันอาคารต่างๆ ซึ่งเริ่มสร้างตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 และรัชกาลที่ 7 มีสภาพชำรุดทรุดโทรมเนื่องจากอายุการใช้งานที่ยาวนานมากกว่า 50 ปี รวมทั้งขาดการดูแลรักษาที่ดีจากผู้อยู่อาศัยและจากการรถไฟแห่งประเทศไทย มีการใช้ที่ดินไปในแนวราบ ซึ่งสิ้นเปลืองพื้นที่อย่างมาก ไม่เหมาะสมกับศักยภาพปัจจุบันและแนวโน้มการพัฒนาในอนาคต เกิดพื้นที่โล่งว่างเปล่าระหว่างอาคาร ซึ่งก็ขาดการดูแลเกิดเป็นที่รกร้างว่างเปล่าจากการใช้ประโยชน์ที่ดินดังกล่าวทำให้เกิดการเสียโอกาสในการพัฒนาเพื่อเพิ่มมูลค่าของที่ดิน ประกอบกับอาคารบ้านพักพนักงานการรถไฟ ใช้พื้นที่ในแนวราบทำให้ใช้พื้นที่ในปริมาณที่มาก เกิดปัญหาการใช้ที่ดินไม่เหมาะสม ปัญหาความเสื่อมโทรมของพื้นที่ทั้งจากพื้นที่รกร้างว่างเปล่า และจากความเสื่อมโทรมของอาคาร

สิ่งก่อสร้าง ซึ่งจากความเสื่อมโทรมก่อให้เกิดปัญหาภูมิทัศน์เมืองตามมาด้วย ในการพัฒนาพื้นที่ที่สามารถพัฒนาในแนวตั้งได้ เพื่อจะได้ใช้พื้นที่อย่างคุ้มค่า และยังมีพื้นที่ว่างมากพอที่จะพัฒนาโครงการอื่นได้อีกมากมาย

4.2.3 พื้นที่โล่งว่างหน้าสถานีรถไฟ

พื้นที่โล่งว่างหน้าสถานีรถไฟเดิมถูกกำหนดให้เป็นสวนสาธารณะและสนามเด็กเล่น แต่ปัจจุบันถูกทิ้งร้างเป็นพื้นที่โล่งว่างไม่มีการใช้สอยอย่างเป็นทางการ จะมีการใช้เป็นสถานที่ออกกำลังกายของประชาชนในบริเวณใกล้เคียงเป็นครั้งคราวเท่านั้น ส่วนบริเวณวงเวียนหน้าสถานีรถไฟเป็นที่ตั้งของป้ายชื่อเมืองขอนแก่นซึ่งเป็นท่อนไม้สลักชื่อขอนแก่นถือได้ว่าเป็นจุดหมายตา(Landmark) ของพื้นที่บริเวณนี้และของเมืองที่มีความสำคัญอีกแห่งหนึ่ง จากสภาพปัจจุบันถูกทิ้งร้างว่างเปล่า เกิดปัญหาด้านทัศนียภาพ ภูมิทัศน์เมือง และความเสื่อมโทรม ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวถือได้ว่าเป็นประตูสู่เมืองขอนแก่น จากผู้โดยสารที่มาจากทางรถไฟ จึงควรได้รับการพัฒนาเพื่อเป็นการแก้ปัญหาพื้นที่เสื่อมโทรม และปัญหาภูมิทัศน์เมือง สร้างมุมมองที่สวยงาม ส่งเสริมความสวยงามให้กับสถานีรถไฟ

4.2.3 พื้นที่สถานีรถไฟ

พื้นที่สถานีรถไฟ เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ถือได้ว่าเป็นประตูสู่เมืองขอนแก่นและภาคอีสานอีกทางหนึ่งก็ว่าได้ การใช้พื้นที่ปัจจุบันเป็นสถานีและชานชาลา ในปัจจุบันมีขนาดเพียงพอสามารถรองรับผู้โดยสารในปัจจุบันได้ แต่หากมีการพัฒนาในอนาคตสถานีแห่งนี้อาจไม่เพียงพอรองรับจำนวนผู้โดยสาร และสินค้าได้ เนื่องจากอาคารสถานีและชานชาลามีขนาดเล็ก การใช้พื้นที่โดยรอบสถานี นอกจากชานชาลาแล้วยังมีส่วนของโกดังพักสินค้า บริเวณถังเก็บน้ำมัน อยู่บริเวณใกล้เคียง นอกจากนี้บริเวณหน้าสถานียังมีการใช้พื้นที่เป็นที่จอดรถรับส่งของผู้โดยสารที่จะมาใช้บริการรถไฟ ซึ่งในอนาคตอาจมีที่จอดรถไม่เพียงพอ สรุปแล้วการใช้พื้นที่สถานีรถไฟและพื้นที่โดยรอบมีการใช้พื้นที่ที่เหมาะสมแล้ว หากแต่ต้องมีการวางแผนการพัฒนาและปรับปรุงสถานีรถไฟให้สอดคล้องและเป็นการเตรียมการรองรับการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในอนาคตด้วย

จากการสำรวจพื้นที่ต่อเนื่องกับพื้นที่ศึกษาในบริเวณใกล้เคียงพบว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เพื่อการพักอาศัยและพื้นที่พาณิชยกรรม มีบางส่วนเป็นพื้นที่ที่มีการใช้แบบผสม(MIXED USE) โดยพื้นที่ต่อเนื่องทางทิศเหนือเป็นที่ดินประเภทพาณิชยกรรม ที่ดินประเภทผสม(MIXED USE) พื้นที่โล่งสาธารณะ(ศาลหลักเมือง) และที่ดินประเภทสถาบันราชการ(ที่ทำการเทศบาลนครขอนแก่น และ สถานีดับเพลิง) ทางด้านทิศตะวันออกเป็นที่ดินประเภทอยู่อาศัย ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม โดยพื้นที่ส่วนนี้มีการขยายตัวมาจากศูนย์กลางพาณิชยกรรมของเมือง ซึ่งในอนาคตคาดว่าจะมีการใช้ที่ดินหนาแน่นสูง ทางด้านทิศตะวันตกเป็นที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและรักษาคุณภาพสภาพแวดล้อม โดยพื้นที่ดังกล่าวเป็นสนามกอล์ฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งกินเนื้อที่ประมาณ 60 ไร่ มีความพร้อมรับสามารถเป็นปอดของเมืองได้อย่างดี เพียงแต่บุคคลทั่วไปไม่สามารถเข้าไปใช้พื้นที่ได้อย่างเต็มที่ ทางด้านทิศใต้เป็นที่ดินประเภทอยู่อาศัยเป็นส่วนใหญ่ โดยมีการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและแบบผสม เกาะตามแนวถนนด้วยเช่นกัน และมีการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ(อุตสาหกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดมลภาวะ) ผสมอยู่ด้วยบางส่วน จะเห็นได้ว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่

ศึกษาส่วนใหญ่สอดคล้องกับการใช้ที่ดินในผังเมืองรวม ซึ่งในการกำหนดผังการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่สามารถพิจารณาแนวโน้มการขยายตัวร่วมกับผังเมืองรวมได้ เพื่อรองรับการขยายตัวในอนาคตต่อไป

4.3 การวิเคราะห์ด้านการคมนาคม และการจราจร

เส้นทางคมนาคมที่สำคัญของพื้นที่ได้แก่ ถนนรื่นรมย์ ถนนรถไฟ ถนนประชาสำราญ จากการพัฒนาและการขยายตัวของเมืองทำให้มีปริมาณรถยนต์เพิ่มขึ้น ก่อให้เกิดปัญหาจราจรและขาดแคลนพื้นที่จอดรถซึ่งเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นกับเมืองใหญ่โดยทั่วไป สำหรับพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟได้ประสบปัญหาการจราจรเช่นกัน ได้แก่ ปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงโมงเร่งด่วนทั้งในช่วงเช้าและช่วงเย็น เนื่องจากประชาชนใช้เส้นทางถนนหน้าสถานีรถไฟเป็นเส้นทางลัดเข้าสู่ใจกลางเมืองและออกจากเมือง มีปริมาณการจราจรคับคั่งใกล้เคียงกับเส้นทางสายหลักของเมือง คือ ถนนศรีจันทร์ แต่โดยถนนหน้าสถานีรถไฟมีช่องทางการจราจรที่แคบ และมีการสัญจรตัดกัน(Cross Circulation) บริเวณหน้าสถานี ระหว่างรถที่จะเข้ามายังสถานีกับรถที่สัญจรผ่าน(Through Traffic) นอกจากนี้แล้วยังมีปัญหาอันเกิดจากรถบรรทุกขนส่งสินค้า ที่เข้ามารับและส่งของในตลาดรถไฟอีกด้วย ซึ่งนอกจากปัญหาจากการสัญจรเข้าออกยังเกิดปัญหาจากการจอดรถ โดยภายในตลาดรถไฟเนื่องจากการวางผังอย่างเป็นระบบดังที่กล่าวแล้วมาข้างต้น ทำให้ไม่มีพื้นที่จอดรถรองรับทั้งผู้เข้ามาจับจ่ายใช้สอยและรถรับ-ส่งสินค้า ซึ่งนอกจากตลาดรถไฟแล้วสถานีรถไฟเองก็ขาดการจัดพื้นที่จอดรถสำหรับผู้ใช้บริการ จึงมีการจอดรถบนช่องทางจราจรทำให้เสียพื้นที่การจราจรไป อันเป็นที่มาหนึ่งของปัญหาการจราจร(แผนที่ 4-2)

ระบบโครงข่ายถนน

1) ถนนสายหลัก

ถนนสายหลักที่สำคัญได้แก่ถนนมิตรภาพ(ทางหลวงหมายเลข 2) ซึ่งอาจถือได้ว่าเป็นถนนสายประธาน(Major Road) ก็ว่าได้ เนื่องจากเป็นถนนเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค จากถนนสายประธานมาสู่ถนนสายหลักของเมืองได้แก่ ถนนมะลิวรรณและถนนศรีจันทร์ เป็นถนนที่แยกจากถนนมิตรภาพเพื่อเข้าสู่ตัวเมืองขอนแก่น โดยถนนมะลิวรรณตัดกับถนนมิตรภาพที่แยกสามเหลี่ยม มีลักษณะเป็นถนน 6 เลน มีเกาะกลางถนนแบ่งการจราจรเป็น 2 ทาง ขาเข้าและขาออก มีการจราจรคับคั่งตลอดทั้งวัน และช่วงโมงเร่งด่วน มีทางเท้าทั้งสองข้างแต่พื้นผิวไม่ต่อเนื่อง และยังขาดความร่มรื่น ถนนมะลิวรรณทางด้านทิศตะวันออกจรดกับถนนศรีจันทร์และมุ่งสู่จังหวัดมหาสารคาม ทางด้านทิศตะวันออกมุ่งสู่อำเภอยางชุมน้อย และจังหวัดเลยต่อไป ถนนศรีจันทร์แยกจากถนนมิตรภาพบริเวณแยกประตูเมือง ซึ่งถือว่าเป็นเส้นทางหลักที่จะเข้าสู่เมืองขอนแก่นอีกทางหนึ่ง สภาพปัจจุบันเป็นถนน 4 เลน ไม่มีเกาะกลางถนน การจราจรคับคั่งมาก เนื่องจากเป็นเส้นทางหลักเข้า ออก เมืองขอนแก่น แต่ถนนมีความกว้างไม่พอและยังมีจุดตัดหลายจุด มีทางเท้าทั้งสองข้างกว้างประมาณ 2.5-3 เมตร ทางเดินต่อเนื่องแต่ยังขาดความร่มรื่น ขาดต้นไม้ให้ร่มเงา

2) ถนนสายรอง

ถนนสายรองที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ถนนรถไฟ ถนนรื่นรมย์ ถนนหน้าเมือง ถนนกลางเมือง และถนนประชาสำราษณ์ ในระดับเมืองถนนเหล่านี้เป็นถนนสายรอง แต่ในระดับพื้นที่ศึกษานั้นถือได้ว่าถนนดังกล่าวเป็นถนนสายหลักของพื้นที่ที่ศึกษาได้ เนื่องจากถนนเหล่านี้เป็นถนนที่เชื่อมโยงจากถนนสายหลักของเมืองเข้ามายังพื้นที่ศึกษา ถนนรถไฟ เป็นถนน 2 เลน มีความกว้างประมาณ 6 เมตร มีทางเท้าเป็นบางช่วงเท่านั้น คือช่วงสถานีรถไฟ และช่วงหน้าอาคารพาณิชย์บางช่วง การจราจรติดขัดในช่วงโมงเร่งด่วนเนื่องจากเป็นเส้นทางที่รถบรรทุกขนาดกลางและขนาดเล็กใช้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้ามายังตลาดรถไฟ สภาพผิวจราจรเป็นหลุมเป็นบ่อชำรุดเป็นช่วงๆ ถนนรื่นรมย์เป็นถนนที่เชื่อมโยงพื้นที่ศึกษากับศูนย์กลางเมือง ทำให้การจราจรคับคั่งตลอดวัน อีกทั้งยังเป็นเส้นทางผ่านต่อไปยังถนนมิตรภาพอีกทางหนึ่งด้วย สภาพเป็นถนน 4 เลน มีทางเท้าทั้งสองข้างแต่ไม่สม่ำเสมอ บางช่วงแคบ ผิวทางเท้าบางช่วงชำรุด ถนนรื่นรมย์ช่วงที่ติดกับถนนหน้าเมืองถึงถนนกลางเมือง ในเวลากลางคืนมีการปิดถนนเป็นตลาดโต้รุ่ง ขายอาหาร และสินค้า ส่วนถนนหน้าเมือง ถนนกลางเมือง และถนนประชาสำราษณ์ เป็นลักษณะถนนเชื่อมโยงภายในเมืองขอนแก่นที่มีความสำคัญเช่นกัน เป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ศึกษากับย่านธุรกิจ พาณิชยกรรม ย่านโรงแรม สถานบันเทิง และสถานที่ราชการ เช่น สำนักงานเทศบาลนครขอนแก่น สถานีดับเพลิง

3) ทางเดินเท้า

ทางเดินเท้าส่วนใหญ่จะเป็นทางเท้าขนานกับแนวถนน สองข้างถนนตามถนนสายหลัก ปัญหาที่พบส่วนใหญ่คือสภาพทางเท้าไม่สมบูรณ์ ทางเท้าแคบ จะมีบางส่วนที่ไม่ต่อเนื่อง โดยทั่วไปยังขาดความร่วมมือร่วมใจของชาวเมือง ผิวทางเท้าไม่สม่ำเสมอ จึงทำให้ไม่ค่อยมีผู้ใช้ทางเท้ามากนัก

การจราจรในพื้นที่ศึกษาสามารถวิเคราะห์ได้ดังนี้

1) ถนนรื่นรมย์ เป็นถนนที่เชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ศึกษากับศูนย์กลางเมือง ติดกับถนนหน้าเมือง ถือได้ว่าเป็นถนนสายหลักของพื้นที่ศึกษา โดยถนนรื่นรมย์เป็นถนน 4 เลน มีการสัญจรแบบ two way และสามารถจอดรถขนานกับทางเท้าได้อีกหนึ่งช่องทาง การจราจรบนถนนรื่นรมย์มีปริมาณการจราจรคับคั่งตลอดทั้งวัน ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการจราจรบนถนนรื่นรมย์ที่ส่งผลต่อพื้นที่ศึกษาได้แก่ การที่ประชาชนใช้เส้นทางถนนรื่นรมย์เป็นเส้นทางสัญจรผ่าน(Through Traffic) เพื่อเป็นเส้นทางลัดไปยังถนนมิตรภาพ โดยผ่านบริเวณหน้าสถานีรถไฟ ทำให้เกิดการติดกันระหว่างรถที่สัญจรผ่านกับรถที่มาจากดริบส่งผู้โดยสารหน้าสถานี ปัญหาการจราจรติดขัดอีกจุดหนึ่งของถนนรื่นรมย์จะมีปัญหาบริเวณแยกที่ติดกับถนนประชาสำราษณ์ เนื่องจากเป็นสามแยก แต่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร นอกจากนี้ยังเกิดจากปัญหาการจอดรถซ้อนคันบนผิวจราจร

2) ถนนรถไฟ เป็นถนนที่เป็นเส้นทางผ่านหน้าสถานีรถไฟ และเชื่อมโยงมากจากศูนย์รวมกิจกรรม(Node) ของเมืองคือ บริเวณแยกอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย และบริเวณศาลหลักเมือง ส่งถ่ายการจราจรมาจากถนนศรีจันทร์ซึ่งเป็นถนนสายหลักของเมืองของแก่น ทำให้มีการจราจรคับคั่ง ซึ่งนอกจากจะเป็นถนนที่มายังสถานีรถไฟแล้ว ยังเป็นเส้นทางผ่านไปสู่ถนนมิตรภาพได้อีกด้วย แต่ด้วยถนนรถไฟมีขนาดค่อนข้างแคบ คือ เป็นถนน 2 เลน ไม่มีไหล่ทาง และทางเท้า การสัญจรแบบ two way ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งจะเกิด

ปัญหาบริเวณจุดตัดหน้าสถานีรถไฟค่อนข้างมาก เนื่องจากเป็นจุดตัดกับถนนรีนรมย์ด้วย นอกจากนี้ยังเป็นเส้นทางที่รถบรรทุกสินค้าใช้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้ามายังตลาดรถไฟอีกด้วย

3) ถนนประชาสำราชนัน เป็นถนนที่เชื่อมต่อระหว่างถนนศรีจันทร์กับถนนรีนรมย์ ซึ่งเชื่อมโยงกับศูนย์รวมกิจกรรม(Node) ของเมืองเช่นกัน แต่การจราจรเบาบางกว่าถนน รีนรมย์ และถนนรถไฟ มีลักษณะเป็นถนน 2 เลน และมีไหล่ทางสามารถจอดรถได้ และมีทางเท้าที่ต่อเนื่อง ถนนประชาสำราชนันมีความสำคัญเนื่องจากเป็นถนนที่ผ่านย่านพาณิชย์กรรมใหม่ และย่านสถานบันเทิง

4) ถนนภายในชุมชนบ้านพักพนักงานการรถไฟ เป็นถนนสายย่อยเข้ามาภายในชุมชนบ้านพักพนักงานการรถไฟ มีลักษณะเป็นถนนลาดยางมะตอยกว้างประมาณ 3.5 เมตร ไม่มีทางเดินเท้า ใช้เป็นทางสัญจรภายในชุมชน มีความร่มรื่นเนื่องจากมีการปลูกต้นไม้ใหญ่สองข้างทางตลอดแนว การจราจรเบาบางเนื่องจากมีลักษณะเป็นถนนส่วนบุคคล แต่จากการขาดการบำรุงรักษาทำให้ถนนบางช่วงชำรุดเป็นหลุมเป็นบ่อเนื่องจากไม่ใช่ถนนหลัก ในการพัฒนาจึงสามารถรื้อแล้วสร้างใหม่ได้ตามความเหมาะสม



รูปที่ 4-1 การจราจรบนถนนรีนรมย์



รูปที่ 4-2 การจราจรบนถนนรถไฟ

4.4 การวิเคราะห์เส้นทางเดินเท้า

จากการสำรวจพบว่า เส้นทางเดินเท้าในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่เป็นทางเดินเท้าที่อยู่ริมถนนสามารถแบ่งพิจารณาได้ ดังนี้(แผนที่ 4-3)

1) ทางเดินเท้าตามถนนรีนรมย์ ถนนรีนรมย์มีทางเท้าอยู่ริมถนนสองข้าง มีทางเท้าตลอดแนวถนนจากสถานีรถไฟจนถึงถนนซึ่งตัดกับถนนกลางเมืองซึ่งถือได้ว่าเป็นเส้นทางเชื่อมโยงกิจกรรมระหว่างศูนย์รวมกิจกรรม(Node) คือสถานีรถไฟ กับศูนย์กลางพาณิชย์กรรม ซึ่งบริเวณถนนรีนรมย์ที่ตัดระหว่างถนนหน้าเมืองถึงถนนกลางเมือง ในช่วงเวลากลางคืนมีการปิดถนนเป็นตลาดได้รุ่ง ซึ่งเป็นศูนย์รวมกิจกรรมยามค่ำคืนที่สำคัญของเมืองขอนแก่น ควรมีการส่งเสริมการเดินเท้าระหว่างศูนย์รวมกิจกรรมทั้งสองแห่ง เนื่องจากระยะทางระหว่างสถานีรถไฟกับศูนย์กลางเมืองและตลาดได้รุ่งอยู่ในระยะการเดินทางถึง แต่จากสภาพปัจจุบันสภาพผิวทางเท้าไม่สม่ำเสมอและมีบางช่วงขาดทางเท้า ความกว้างของทางเท้าก็ไม่สม่ำเสมอ บางช่วงแคบและมีการติดตั้งอุปกรณ์ถนนขวางทางจนไม่มีทางเดิน และยังขาดต้นไม้ให้ร่มเงา และขาดความร่มรื่น ผิวทางเท้าบางช่วงชำรุดเสียหายทำให้เกิดความไม่ต่อเนื่อง จึงทำให้ไม่ค่อยมีผู้ใช้การสัญจรด้วยการเดินเท้า

2) ทางเท้าถนนรถไฟ ถึงแม้ว่าจะเป็นถนนสายที่สำคัญสายหนึ่งเนื่องจากเป็นเส้นทางเชื่อมโยงไปยังศาลหลักเมือง ซึ่งเป็นศูนย์รวมกิจกรรมที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งของเมือง แต่ทางเท้าบนถนนสายนี้แทบจะไม่มี ซึ่ง

จะมีทางเท้าบางช่วงเท่านั้น สภาพทางเท้าที่มีก็มีสภาพผิวทางเท้าที่ไม่สม่ำเสมอ ขาดความร่มรื่น การสัญจรด้วยการเดินเท้าบนถนนสายนี้จึงมีความลำบาก และอาจเกิดอุบัติเหตุได้

3) ทางเท้าภายในชุมชนพนักงานการรถไฟ ถนนภายในชุมชนเป็นถนนลาดยางขนาดเล็ก ในการสัญจรทางเท้าก็ใช้การเดินบนถนนเลย เพราะการจราจรไม่พลุกพล่าน แต่ด้วยอายุการใช้งานทำให้ผิวจราจรชำรุดไปตามสภาพ แต่ถนนภายในชุมชนมีความร่มรื่นดีเนื่องจากมีต้นไม้สองข้างทางตลอดแนวถนน หากแต่ทางเท้าดังกล่าวขาดความเชื่อมโยงกับเส้นทางเท้าภายนอก จึงไม่ค่อยมีการสัญจรมากเท่าที่ควร



รูปที่ 4-3 สภาพทางเท้าริมถนนรื่นรมย์



รูปที่ 4-4 สภาพทางเท้าริมถนนรถไฟ

4.5 การวิเคราะห์การเข้าถึงพื้นที่

การเข้าถึงพื้นที่ศึกษาสามารถเข้าถึงโดยทางรถยนต์ และทางรถไฟ โดยการเข้าถึงพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงจากทางรถยนต์จาก 3 เส้นทางหลัก ได้แก่ จากถนนรื่นรมย์ จากถนนรถไฟ และจากถนนประชาสำราญ

1) การเข้าถึงจากถนนรื่นรมย์ ถือว่าเป็นการเข้าถึงเส้นทางหลัก(Major Access) เนื่องจากเป็นเส้นทางเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟเข้าไปสู่ศูนย์กลางเมืองขอนแก่น และยังเป็นที่มีความกว้างมากที่สุด ใน 3 สายข้างต้น ซึ่งนอกจากจะเป็นเส้นทางเชื่อมต่อกับศูนย์กลางเมืองแล้ว ถนนรื่นรมย์ยังเป็นเส้นทางที่ประชาชนในเมืองขอนแก่นใช้เป็นเส้นทางลัดผ่านไปยังถนนมิตรภาพอีกทางหนึ่งนอกจากถนนศรีจันทร์ จึงทำให้เส้นทางนี้มีการจราจรที่คับคั่งตลอดทั้งวันและติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วนอีกด้วย ซึ่งนอกจากจะเข้าถึงด้วยทางรถยนต์แล้วยังสามารถเข้าถึงพื้นที่ศึกษาด้วยการเดินเท้า แต่ปัจจุบันสภาพทางเดินเท้า(Pedestrian Path) ไม่เอื้ออำนวยเท่าที่ควร ผิวทางและขนาดของทางเท้าไม่สม่ำเสมอ ขาดต้นไม้ให้ร่มเงาและความร่มรื่น แห่งแล้ง ขาดอุปกรณ์ประกอบถนน(Street Furniture) ที่เหมาะสมจึงทำให้ไม่มีผู้ใช้ทางเท้ามากนัก

2) การเข้าถึงจากถนนรถไฟ ถนนรถไฟทางด้านทิศเหนือเชื่อมต่อกับถนนศรีจันทร์บริเวณวงเวียนอนุสาวรีย์ประชาธิปไตยหน้าศาลหลักเมือง ซึ่งเป็นศูนย์รวมกิจกรรม(Node) ของเมืองขอนแก่นที่สำคัญแห่งหนึ่ง โดยถนนรถไฟต่อกับถนนศรีจันทร์ผ่านหน้าสถานีรถไฟ แล้วยาวไปทางทิศใต้ซึ่งสามารถต่อไปยังถนนมิตรภาพได้ แต่ปริมาณการจราจรจะน้อยกว่าถนนรื่นรมย์เนื่องจากถนนมีความแคบกว่า และจะมีคนในพื้นที่นั้นที่ทราบว่าถนนรถไฟสามารถมาถึงสถานีรถไฟ และสามารถต่อไปยังถนนมิตรภาพได้ สภาพถนนค่อนข้างแออัด มีบางช่วงชำรุดเป็นหลุมเป็นบ่อ และมีทางเท้าบางช่วงเท่านั้น เนื่องจากถูกใช้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้ามายังตลาดรถไฟจากถนนมิตรภาพเข้ามาทางทิศใต้ จึงมีรถบรรทุกทุกหนทุกแห่งถนนนี้เป็นสาเหตุของการจราจรติดขัด เนื่องจากถนนแคบ นอกจากนี้ยังเกิดปัญหาฝุ่นละออง และทำให้ถนนชำรุดเสียหาย

3) การเข้าถึงจากถนนประชาสำราชมณ์ เป็นถนนที่เป็นเส้นทางที่ประชาชนที่อยู่ทางทิศเหนือใช้เป็นเส้นทางมายังสถานีรถไฟและพื้นที่ศึกษา โดยเริ่มจากวงเวียนอนุสาวรีย์ประชาธิปไตยต่อจากถนนศรีจันทร์ เช่นเดียวกับถนนรถไฟ มาตัดกับถนนรื่นรมย์ ถนนประชาสำราชมณ์เป็นเส้นทางที่ผ่านย่านพานิชยกรรม และสถานที่ราชการ ได้แก่ สำนักงานเทศบาลนครขอนแก่น สถานีดับเพลิง และเป็นเส้นทางเชื่อมต่อไปย่านธุรกิจ โรงแรม เช่น โรงแรมไซไฟเทล โรงแรมเจริญธานี โรงแรมโสมชะ ในการพัฒนาจึงเป็นเส้นทางที่ควรได้รับการพัฒนาเพื่อเชื่อมโยงกิจกรรมในพื้นที่โครงการกับพื้นที่ย่านธุรกิจ พานิชยกรรมเข้าด้วยกัน



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

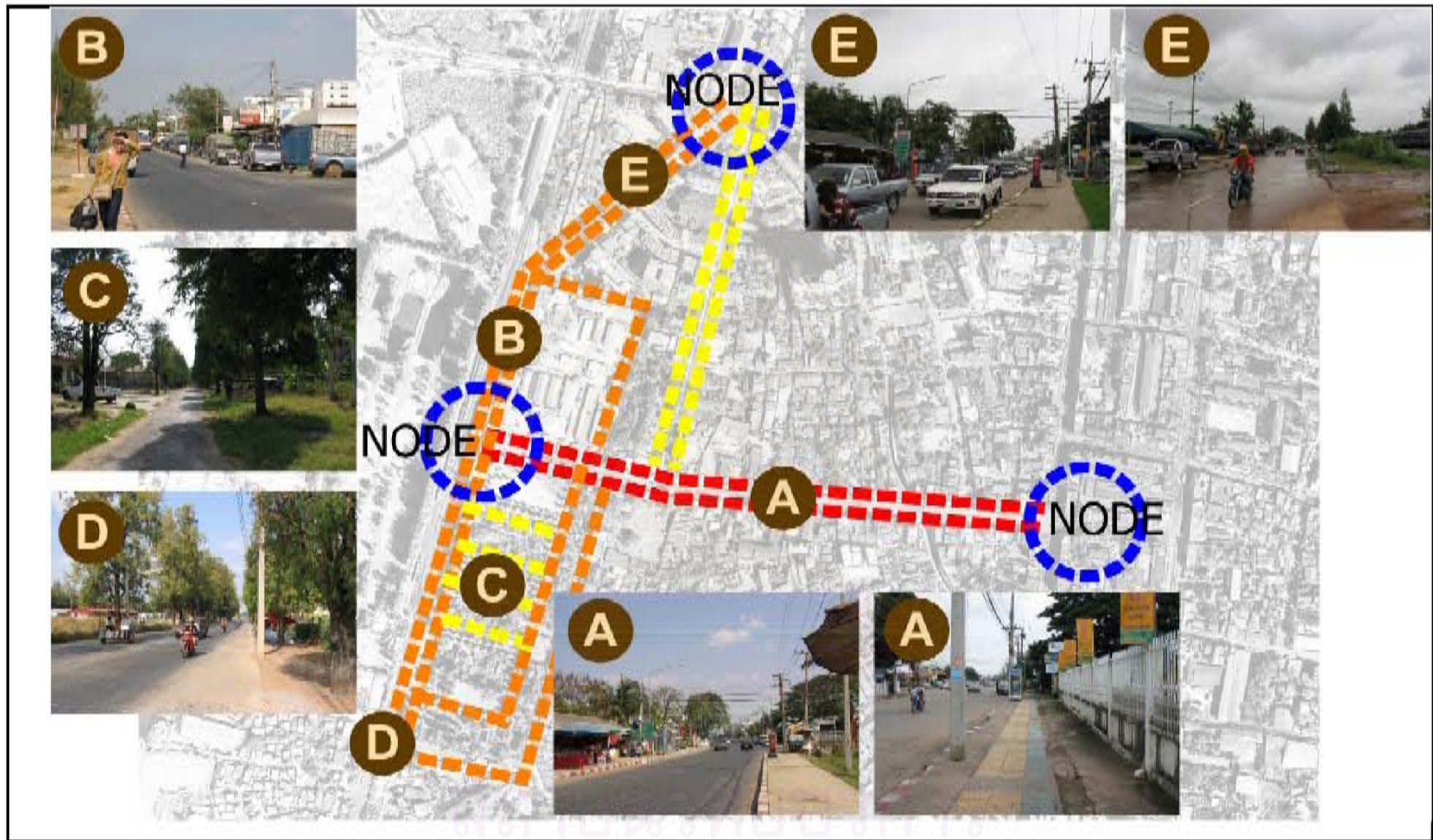
สถานีรถไฟ
หาดเอกลีขน

ตลาดค้าส่งสินค้าเกษตร เลื่อมโทรม ไร่ประโยชน์ที่ดินไม่คุ้มค่า

พื้นที่โล่ง วางแปลน เลื่อมโทรม ไร่ประโยชน์ที่ดินไม่คุ้มค่า บัญหาภูมิทัศน์เมือง

บ้านพัก เลื่อมโทรม ไร่ประโยชน์ที่ดินไม่คุ้มค่า

แผนที่ 4-1 แผนที่แสดงการวิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดิน



แผนที่ 4-3 แผนที่แสดงการวิเคราะห์เส้นทางเดินเท้า

4.6 การวิเคราะห์สภาพโดยทั่วไปและปัญหาโดยรวมของพื้นที่

การวิเคราะห์สภาพโดยทั่วไปของพื้นที่เพื่อทำการประมวลปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่สามารถแบ่งพื้นที่เพื่อวิเคราะห์ได้ ดังนี้

1. พื้นที่ตลาดรถไฟ จากสภาพปัจจุบันพื้นที่ตลาดรถไฟ ซึ่งเป็นตลาดค้าส่งผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร โดยการเข้าสัมปทานของเอกชน ด้วยสภาพอาคาร ซึ่งส่วนใหญ่เป็นอาคารกึ่งถาวร มีสภาพชำรุดทรุดโทรมตามอายุการใช้งาน ประเด็นปัญหาหลักของพื้นที่นี้คือ ปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เหมาะสม ไม่คุ้มค่ากับมูลค่าที่ดิน ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนา รองรับกิจกรรมด้านพาณิชยกรรม และอีกประเด็นคือปัญหาความเสื่อมโทรมของพื้นที่ อันเนื่องมาจากการขาดการวางแผนจัดการที่ดี และขาดการดูแลเอาใจใส่ สภาพอาคารสิ่งก่อสร้างชำรุดทรุดโทรมตามอายุการใช้งาน ประกอบกับปัญหาการจราจรอันเนื่องมาจากรถบรรทุกขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ที่เข้ามาส่งสินค้าภายในตลาด และรถที่เข้ามาซื้อขายในตลาดรถไฟ เนื่องจากขาดการวางแผนด้านการจราจร และการขนส่งสินค้าที่ดี และขาดที่จอดรถที่เพียงพอ ทำให้เกิดปัญหาการจราจรตามมากระทบต่อพื้นที่ศึกษาโดยรวมและกระทบต่อการจราจรภายในเมืองขอนแก่นด้วย(แผนที่ 4-4)

ในส่วนของตลาดค้าส่ง เมื่อเอกชนหมดสัญญากับการรถไฟแห่งประเทศไทยแล้ว ทางเทศบาลนครขอนแก่นร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทย มีนโยบายย้ายตลาดค้าส่งออกไปอยู่นอกเขตเมือง โดยตามผังเมืองรวมเทศบาลนครขอนแก่นกำหนดให้พื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก จึงเป็นโอกาสในการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นไปตามศักยภาพที่เหมาะสมต่อไป

2. พื้นที่โล่งหน้าสถานีรถไฟ พื้นที่โล่งหน้าสถานีรถไฟเดิมถูกกำหนดให้เป็นสวนสาธารณะและสนามเด็กเล่น แต่ปัจจุบันถูกทิ้งร้างเป็นพื้นที่โล่งว่างไม่มีการใช้สอยอย่างเป็นทางการ จะมีการใช้เป็นที่ออกกำลังกายของประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียงเป็นครั้งคราวเท่านั้น ส่วนบริเวณวงเวียนหน้าสถานีรถไฟเป็นที่ตั้งของป้ายชื่อเมืองขอนแก่นซึ่งเป็นท่อนไม้สลักชื่อขอนแก่นถือว่าเป็นจุดหมายตา(Landmark) ของพื้นที่บริเวณนี้และของเมืองที่มีความสำคัญอีกแห่งหนึ่ง จากสภาพปัจจุบันถูกทิ้งร้างว่างเปล่าเกิดปัญหาด้านทัศนียภาพ ภูมิทัศน์เมือง

สภาพปัจจุบันเป็นพื้นที่โล่งว่างเปล่า ไม่มีการใช้กิจกรรมใดๆ อย่างเป็นทางการ และเนื่องจากขาดการดูแลเอาใจใส่ จึงเกิดเป็นที่รกร้างว่างเปล่า ประเด็นปัญหาที่เห็นได้ชัดเจนน่าสำหรับพื้นที่นี้ได้แก่ ปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดิน เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวมีศักยภาพในการพัฒนาหลายด้าน แต่กลับถูกทิ้งร้างว่างเปล่าจึงทำให้เกิดการเสียโอกาสในการพัฒนา เพื่อเพิ่มมูลค่าของที่ดินตามศักยภาพที่เหมาะสม และจากการที่ถูกทิ้งร้างปัญหาที่ตามมาคือปัญหาความเสื่อมโทรมของพื้นที่ และปัญหาภูมิทัศน์เมือง ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวอยู่บริเวณหน้าสถานีรถไฟ จึงทำให้ปัญหาดังกล่าวส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ และทัศนียภาพของสถานีรถไฟอีกด้วย จึงสมควรให้มีการพัฒนาพื้นที่นี้ให้เป็นไปตามศักยภาพที่เหมาะสมต่อไป(แผนที่ 4-5)

3. พื้นที่ภายในชุมชนบ้านพักพนักงานการรถไฟ ด้วยพื้นที่บ้านพักพนักงานการรถไฟ ได้ถูกวางผังและก่อสร้างตั้งแต่เริ่มมีสถานีรถไฟขอนแก่น อายุรวมประมาณ 50 ปี ซึ่งจากการวิเคราะห์กับสภาพปัจจุบัน ได้

มีการใช้พื้นที่ไปในแนวราบ ซึ่งอาคารบ้านพักเป็นอาคารเรือนไม้ 2 ชั้น จึงมีการใช้พื้นที่ไปอย่างสิ้นเปลือง เป็นปัญหาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน เกิดความไม่คุ้มค่า ประกอบกับคงความเสื่อมโทรมของอาคารสิ่งก่อสร้างและสภาพแวดล้อมที่ขาดการดูแลเอาใจใส่ จึงเกิดปัญหาความเสื่อมโทรม และปัญหาทัศนียภาพเมือง จึงควรมีการพัฒนาที่อยู่อาศัยของพนักงานการรถไฟ โดยเสนอให้เป็นการพัฒนาไปในแนวตั้ง เพื่อให้เกิดประโยชน์ในด้านการใช้ที่ดินสูงสุด และมีพื้นที่เหลือสำหรับการพัฒนา เพื่อหารายได้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย และปรับปรุงสภาพแวดล้อมเพื่อเพิ่มคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนด้วย(แผนที่ 4-6)

4. ถนนสายหลักที่เข้าถึงพื้นที่ ถนนรื่นรมย์ถือได้ว่าเป็นถนนสายหลักที่เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ศึกษากับศูนย์กลางเมือง(CBD) ของเมืองขอนแก่น ระยะทางจากพื้นที่ศึกษาถึงย่านศูนย์กลางเมืองมีระยะทางประมาณ 500 เมตร ซึ่งเป็นระยะทางที่สามารถเดินถึง ซึ่งควรสนับสนุนให้มีการพัฒนาเส้นทางเดินเท้า บนเส้นทางนี้อย่างยิ่ง(แผนที่ 4-7)

สภาพปัจจุบัน ถนนรื่นรมย์เป็นถนน 4 เลน และเลนสำหรับจอดรถขนานทางเท้าอีก 2 เลน ขนาดถนนมีความกว้างแต่ในช่วงโมงเร่งด่วนมีการจราจรคับคั่ง เนื่องจากเป็นเส้นทางอีกเส้นทางหนึ่งที่ประชาชนในเมืองใช้เป็นเส้นทางไปสู่ถนนมิตรภาพ ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรในพื้นที่ศึกษา จากการใช้เป็นเส้นทางสัญจรผ่าน (Through Traffic) ของรถที่มาจากในเมืองขอนแก่นที่ต้องการผ่านไปยังถนนมิตรภาพ โดยมีปริมาณของรถคับคั่งตลอดวันและมีการจราจรคับคั่งในช่วงโมงเร่งด่วน ซึ่งการจราจรดังกล่าวจะมีปัญหาการตัดกัน(Cross Circulation) กับรถที่ต้องการเข้ามายังสถานีรถไฟ โดยปัญหาการจราจรติดขัดจะเกิดขึ้นมากบริเวณวงเวียนหน้าสถานีรถไฟ เนื่องจากเป็นจุดตัดของถนนรื่นรมย์กับถนนรถไฟ ในการแก้ปัญหาควรมีการตัดถนนเพื่อเป็นเส้นทางทางเลือกให้แก่ผู้สัญจรผ่าน ลดการสัญจรผ่านพื้นที่โดยไม่จำเป็น ซึ่งจะทำให้การจราจรในพื้นที่ที่มีปริมาณที่ลดลง

อีกปัญหาหนึ่งที่พบคือ ปัญหาเรื่องทางเดินเท้า ในขณะที่เป็นถนนสายหลักที่เชื่อมระหว่างพื้นที่ศึกษากับศูนย์กลางเมือง และทางเท้าตามเส้นทางที่เชื่อมต่อไปยังศูนย์รวมกิจกรรม(Node) ของเมือง เช่น ศาลหลักเมือง เทศบาลนคร ตลาดใต้รุ่งริ่นรมย์ แต่สภาพทางเท้ากลับไม่อำนวย เนื่องจากผิวทางเท้าไม่สม่ำเสมอ ความกว้างของทางเท้าบางช่วงแคบไม่สามารถเดินได้ และทางเท้าขาดความร่มรื่น ประชาชนจึงไม่นิยมสัญจรด้วยการเดินเท้า ในการวางผังพัฒนาจึงควรมีการส่งเสริมการเดินเท้า และการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และการใช้จักรยาน จัดระบบให้มีความปลอดภัย เชื่อมโยงเป็นโครงข่ายติดต่อกันสะดวก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พื้นที่บริเวณตลาดรถไฟ

ประเด็นปัญหาหลักของพื้นที่นี้คือ ปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เหมาะสม ไม่คุ้มค่ากับมูลค่าที่ดิน ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนา รองรับกิจกรรมด้านพาณิชย์กรรม และอีกประเด็นคือปัญหาความเสื่อมโทรมของพื้นที่ อันเนื่องมาจากการขาดการวางแผนจัดการที่ดี และขาดการดูแลเอาใจใส่ สภาพอาคารสิ่งก่อสร้างชำรุดทรุดโทรมตามอายุการใช้งาน

ในส่วนของตลาดค้าส่ง เมื่อเอกชนหมกสัญญากับการรถไฟแห่งประเทศไทยแล้ว ทางเทศบาลนครขอนแก่นร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทย มีนโยบายย้ายตลาดค้าส่งออกไปอยู่นอกเขตเมือง จึงมีโอกาสนในการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นไปตามศักยภาพที่เหมาะสมต่อไป



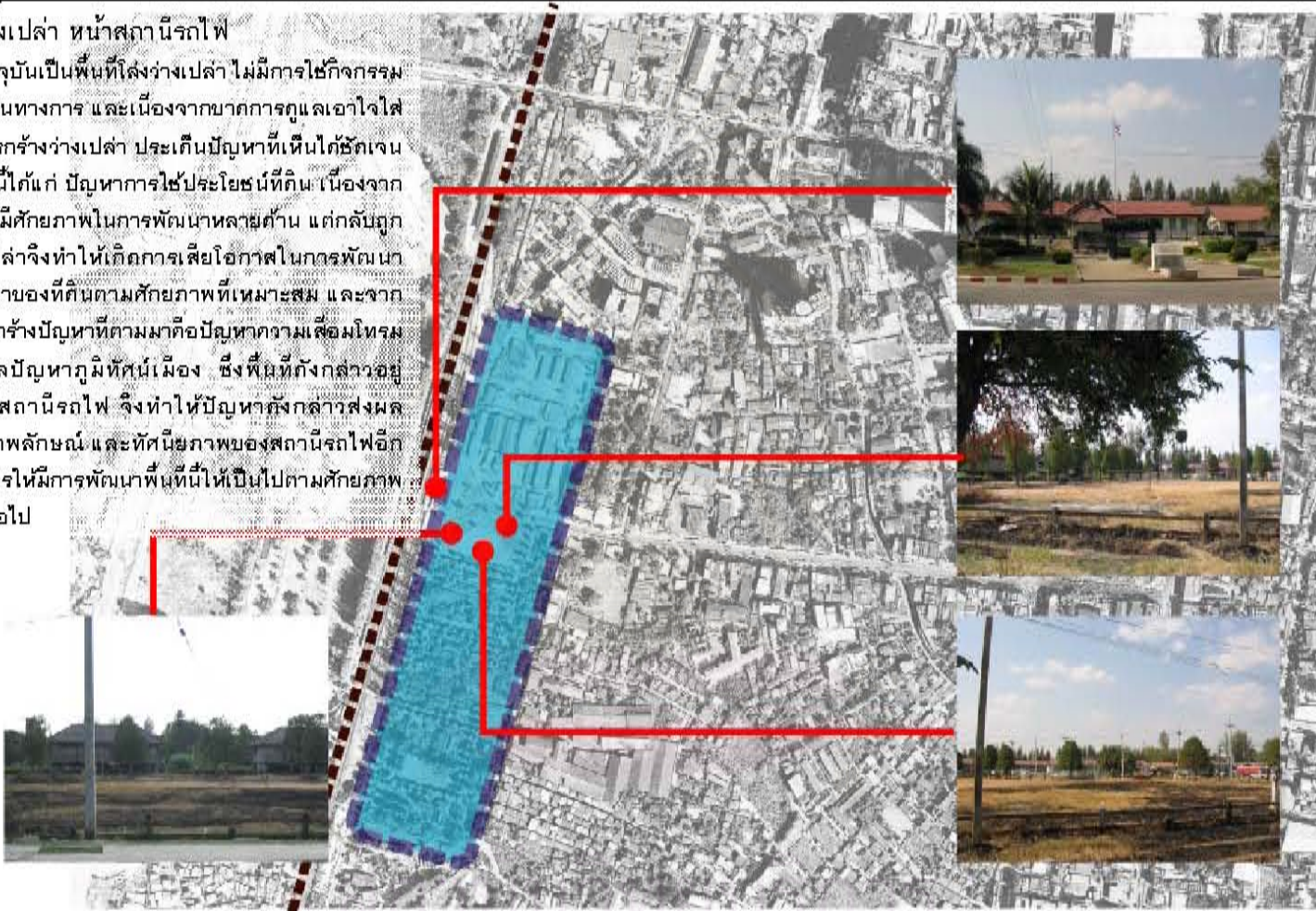
ทัศนียภาพชั้นไม่พึงประสงค์



แผนที่ 4-4 แสดงตำแหน่งและสภาพพื้นที่บริเวณตลาดรถไฟ

พื้นที่โล่งว่างเปล่า หน้าสถานีรถไฟ

สภาพปัจจุบันเป็นพื้นที่โล่งว่างเปล่า ไม่มีการใช้กิจกรรมใดๆ อย่างเป็นทางการ และเนื่องจากขาดการดูแลเอาใจใส่ จึงเกิดเป็นที่รกร้างว่างเปล่า ประเด็นปัญหาที่เห็นได้ชัดจนสำหรับพื้นที่นี้ได้แก่ ปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดิน เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวมีศักยภาพในการพัฒนาหลายด้าน แต่กลับถูกทิ้งร้างว่างเปล่าจึงทำให้เกิดการเสียโอกาสในการพัฒนา เพื่อเพิ่มมูลค่าของที่ดินตามศักยภาพที่เหมาะสม และจากการที่ถูกทิ้งร้างปัญหาที่ตามมาคือปัญหาดราม่าเสื่อมโทรมของพื้นที่ แลปัญหาภูมิทัศน์เมือง ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวอยู่บริเวณหน้าสถานีรถไฟ จึงทำให้ปัญหาดังกล่าวส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ และทัศนียภาพของสถานีรถไฟอีกด้วย จึงสมควรให้มีการพัฒนาพื้นที่นี้ให้เป็นไปตามศักยภาพที่เหมาะสมต่อไป



แผนที่ 4-5 แสดงตำแหน่ง และสภาพพื้นที่โล่งหน้าสถานีรถไฟ

พื้นที่บริเวณบ้านพักพนักงานการรถไฟ

ด้วยพื้นที่บ้านพักพนักงานการรถไฟ ได้ถูกวางผังและก่อสร้างตั้งแต่เริ่มมีสถานีรถไฟขอนแก่น อายุรวมประมาณ 50 ปี ซึ่งจากการวิเคราะห์กับสภาพปัจจุบัน ได้มีการใช้พื้นที่ไปในแนวราบ ซึ่งอาคารบ้านพักเป็นอาคารเรือนไม้ 2 ชั้น จึงมีการใช้พื้นที่ไปอย่างสิ้นเปลือง เป็นปัญหาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน เกิดความไม่คุ้มค่า ประกอบกับความเสื่อมโทรมของอาคารสิ่งก่อสร้างและสภาพแวดล้อมที่ขาดการดูแลเอาใจใส่ จึงเกิดปัญหาความเสื่อมโทรม และปัญหาทัศนียภาพเมือง จึงควรมีการพัฒนาที่อยู่อาศัยของพนักงานการรถไฟ โดยเสนอให้เป็นการพัฒนาไปในแนวตั้ง เพื่อให้เกิดประโยชน์ในด้านการใช้ที่ดินสูงสุด และมีพื้นที่เหลือสำหรับการพัฒนา เพื่อหารายได้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย และปรับปรุงสภาพแวดล้อมเพื่อเพิ่มคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนด้วย



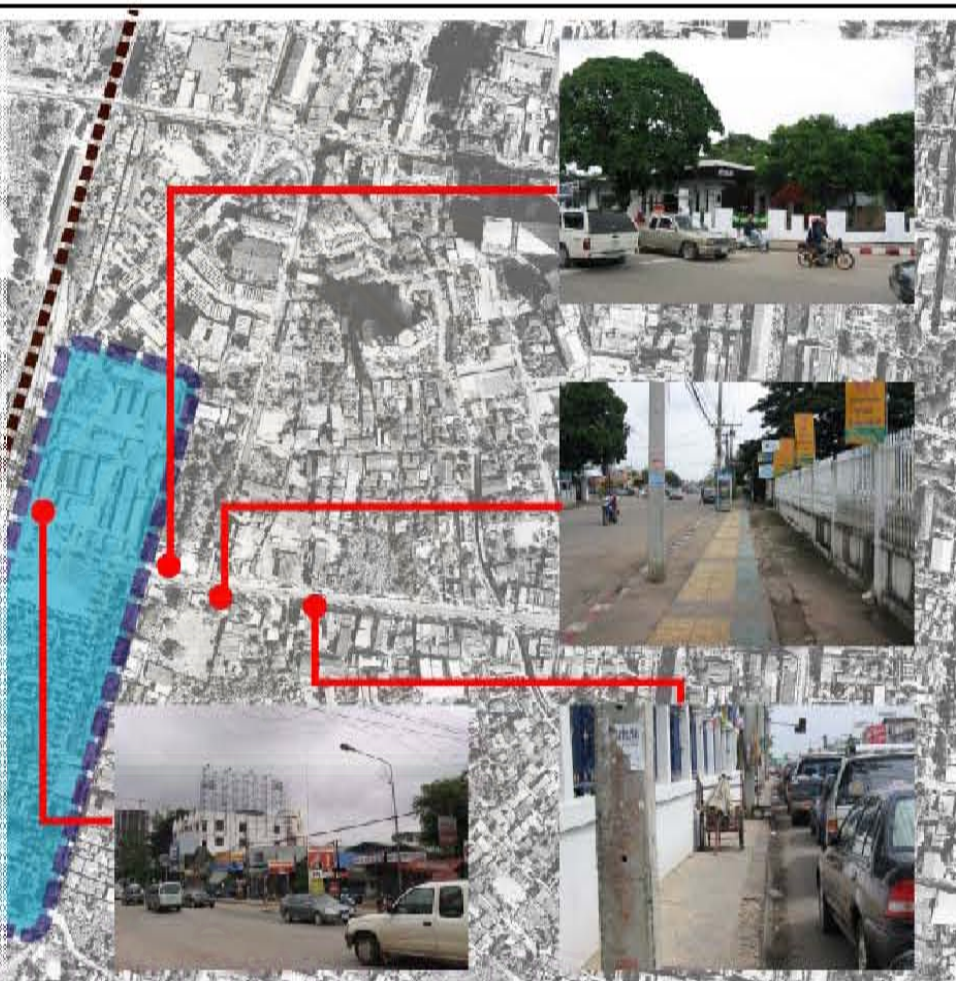
แผนที่ 4-6 แสดงตำแหน่งและสภาพพื้นที่ภายในชุมชนบ้านพักพนักงานการรถไฟ

สภาพถนนและการจราจร ถนนรีนรมย์

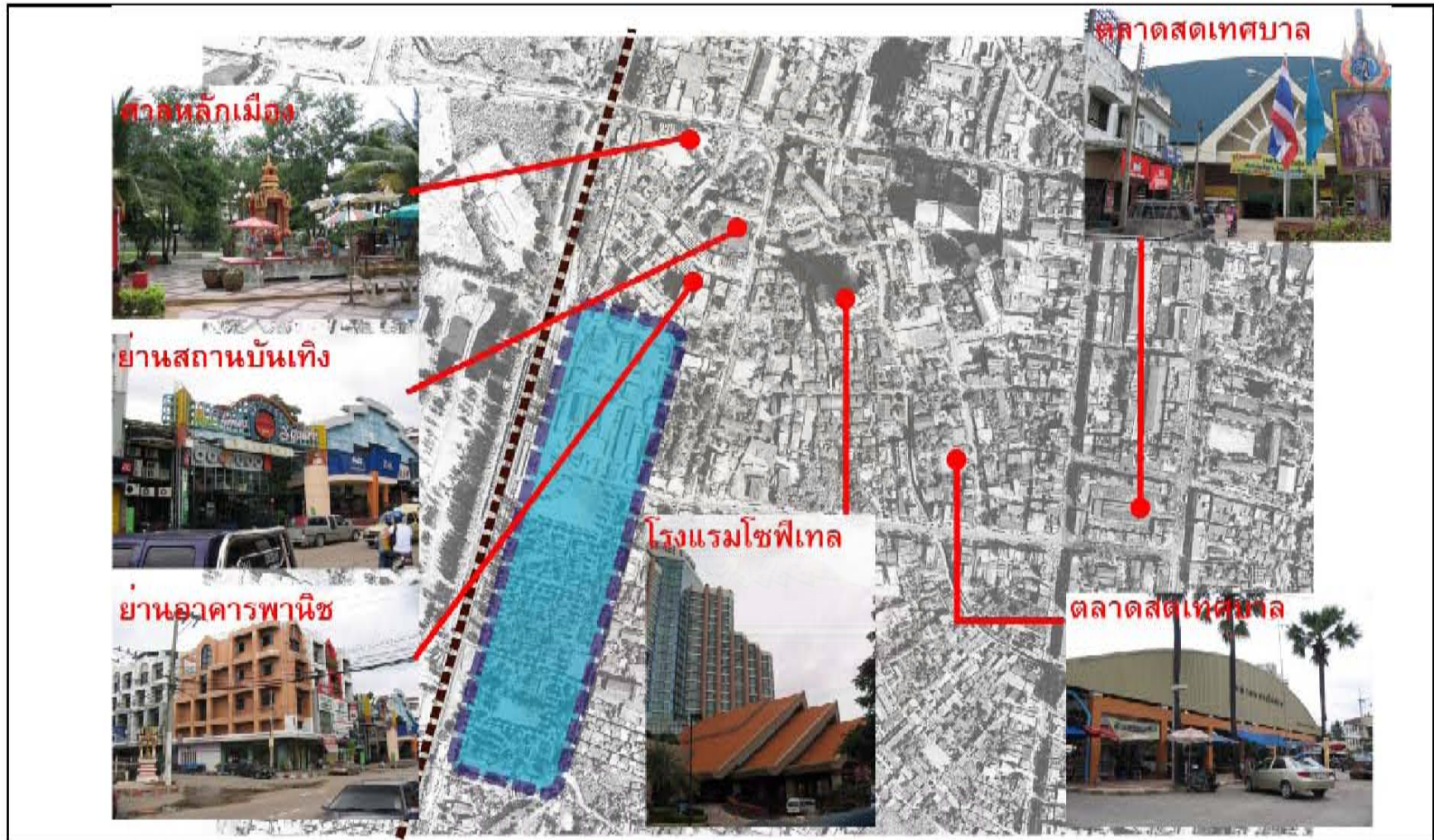
ถนนรีนรมย์ถือได้ว่าเป็นถนนสายหลักที่เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ศึกษากับศูนย์กลางเมือง(CBD) ของเมืองขอนแก่น ระยะทางจากพื้นที่ศึกษาถึงย่านศูนย์กลางเมืองมีระยะทางประมาณ 500 เมตร ซึ่งเป็นระยะทางที่สามารถเดินถึง ซึ่งควรสนับสนุนให้มีการพัฒนาเส้นทางเดินเท้าบนเส้นทางนี้อย่างยิ่ง

สภาพปัจจุบัน ถนนรีนรมย์เป็นถนน 4 เลน และเลนสำหรับจอดรถขนานทางเท้าอีก 2 เลน ขนาดถนนมีความกว้างแต่ในชั่วโมงเร่งด่วนมีการจราจรติดขัด เนื่องจากเป็นเส้นทางอีกเส้นทางหนึ่งที่ประชาชนในเมืองใช้เป็นเส้นทางไปสู่ถนนมิตรภาพ ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรในพื้นที่ศึกษาจากการใช้เป็นเส้นทางสัญจรผ่าน(Through Traffic) ซึ่งในการแก้ปัญหาควรมีการตัดถนนเพื่อเป็นเส้นทางทางเลือกให้แก่ผู้สัญจรผ่าน ลดการสัญจรผ่านพื้นที่โดยไม่จำเป็น ซึ่งจะทำให้การจราจรในพื้นที่ที่มีปริมาณที่ลดลง

อีกปัญหาหนึ่งที่พบคือ ปัญหาเรื่องทางเดินเท้า ในขณะที่เป็นถนนสายหลักที่เชื่อมระหว่างพื้นที่ศึกษากับศูนย์กลางเมือง แต่สภาพทางเท้ากลับไม่อำนวย เนื่องจากผิวทางเท้าไม่สม่ำเสมอ ความกว้างของทางเท้าบางช่วงแคบไม่สามารถเดินได้ และทางเท้าขรุขระกว่าถนนรีนรมย์ ประชาชนจึงไม่นิยมเดินเท้าบนเส้นทางนี้



แผนที่ 4-7 แสดงตำแหน่งและสภาพถนนและการจราจรบนถนนรีนรมย์



แผนที่ 4-8 แสดงตำแหน่งและสถานที่สำคัญใกล้เคียงพื้นที่ศึกษา
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4.7 สรุปประเด็นปัญหาในพื้นที่ศึกษา

4.7.1 ปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เหมาะสม

พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟขอนแก่นปัจจุบันมีพื้นที่ซึ่งประกอบด้วย ส่วนตัวสถานี กลุ่มบ้านพักของพนักงานการรถไฟ และตลาดรถไฟ โดยมีการใช้สอยที่มีความหนาแน่นค่อนข้างต่ำ ดังจะเห็นจากกลุ่มบ้านพักพนักงานการรถไฟเป็นลักษณะเรือนไม้ 2 ชั้น มีทั้งเป็นเรือนเดี่ยวและเรือนแถว ซึ่งต้องใช้พื้นที่จำนวนมากแต่มีความหนาแน่นน้อย สภาพอาคารชำรุดทรุดโทรม เสี่ยงต่อการเกิดอัคคีภัย และพร้อมที่จะทำการรื้อสร้างใหม่ อีกทั้งในการวางผังเดิมจะเกิดพื้นที่ว่างเปล่าจำนวนมากซึ่งไม่มีการใช้สอย และในส่วนตลาดรถไฟซึ่งปัจจุบันเป็นตลาดค้าส่งผลิตผลทางการเกษตร มีการใช้พื้นที่โดยไม่มีการวางแผนการใช้ที่ดินอย่างเป็นระบบ อาคารส่วนใหญ่เป็นอาคารชั้นเดียว บางส่วนเป็นอาคารชั่วคราว ใช้พื้นที่ค่อนข้างมาก และมีพื้นที่ที่ถูกทิ้งร้างว่างเปล่า ไม่สอดคล้องกับสภาพปัจจุบันและแนวโน้มการพัฒนาในอนาคตที่มีความต้องการใช้พื้นที่จำนวนมากอย่างเต็มศักยภาพ ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวมีศักยภาพในการรองรับการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในระดับภูมิภาค ศูนย์กลางค้าและบริการของกลุ่มประเทศความร่วมมือทางเศรษฐกิจในเขตลุ่มแม่น้ำโขง รวมทั้งการขยายตัวของย่านพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยจากศูนย์กลางเมือง อันจะเป็นโอกาสในการพัฒนาพื้นที่เพื่อเป็นการเพิ่มมูลค่าที่ดินตามศักยภาพ

แนวทางในการพัฒนาพื้นที่เพื่อแก้ปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดิน

1. การพัฒนาพื้นที่บริเวณบ้านพักพนักงานการรถไฟ การพัฒนาพื้นที่บริเวณบ้านพักพนักงานการรถไฟ โดยการรื้อถอนอาคารเดิมและทำการวางผังออกแบบก่อสร้างใหม่ (Redevelopment) โดยใช้แนวความคิด New Urbanism และแนวความคิดเมืองน่าอยู่ ซึ่งให้ความสำคัญกับการแก้ปัญหาเพื่อสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีให้กับเมือง โดยให้ความสำคัญกับพื้นที่สาธารณะ (Public Space) การเพิ่มความหนาแน่นและสร้างความหลากหลายในการใช้ประโยชน์ที่ดิน มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสม (Mixed-use) มีพื้นที่เพียงพอต่อความต้องการที่อยู่อาศัยทั้งในปัจจุบันและอนาคต มีสภาพแวดล้อมที่ดีเหมาะแก่การอยู่อาศัย และสามารถใช้ประโยชน์ที่ดินได้มากขึ้น เหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่ที่จะรองรับการพัฒนาในอนาคต
2. การพัฒนาพื้นที่ตลาดรถไฟ เป็นพื้นที่ที่ศักยภาพเหมาะสมในการพัฒนาเชิงพาณิชยกรรมที่มีการขยายตัวต่อเนื่องจากใจกลางเมือง และรองรับการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการค้าและบริการที่มีความสัมพันธ์กับกลุ่มประเทศความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขง การพัฒนาทำโดยการรื้อถอนอาคารเดิมและทำการวางผังออกแบบก่อสร้างใหม่ โดยให้มีพื้นที่มากขึ้นเพียงพอต่อความต้องการ สามารถรองรับกิจกรรมที่มีอยู่ในปัจจุบันและที่จะขยายตัวในอนาคต มีการจัดที่จอดรถอย่างเหมาะสม มีระบบการขนส่งสินค้าที่สะดวก การเข้าถึงโครงการสามารถเข้าถึงสะดวกสบาย ปลอดภัย และให้ความสำคัญกับการเดินเท้า ปรับปรุงเพิ่มเติมกิจกรรมด้านพาณิชยกรรมนอกจากการค้าขายที่มีอยู่เดิม เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างคุ้มค่ามากที่สุด โดยออกแบบให้เป็นศูนย์กลางการค้าครบวงจรที่สอดคล้องกับการค้าและบริการของกลุ่มประเทศความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขง และการวางผังโดยคำนึงถึงพื้นที่ว่างสาธารณะ (Public Open Space) เพื่อเพิ่มคุณภาพด้านสิ่งแวดล้อม และคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ และยังใช้เป็นพื้นที่รองรับกิจกรรมการค้าชั่วคราวการแสดงสินค้า กิจกรรมประเพณี และรองรับนักท่องเที่ยวทั้งช่วงเวลาปกติและเทศกาล ซึ่งโครงการพัฒนาดังกล่าวนอกจากจะเป็นการพัฒนาพื้นที่ให้มี

สภาพแวดล้อมดี การใช้ประโยชน์ที่ดินคุ้มค่า ยังเป็นโครงการที่จะสร้างรายได้แก่เจ้าของที่ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย อีกทางหนึ่งด้วย

4.7.2 ปัญหาความเสื่อมโทรมของพื้นที่

ปัญหาความเสื่อมโทรมของพื้นที่เกิดขึ้นต่อเนื่องจากปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เหมาะสมในพื้นที่ของทั้งบริเวณบ้านพักพนักงานการรถไฟและบริเวณตลาดรถไฟ เนื่องจากขาดวางแผนการใช้ที่ดินและการพัฒนาอย่างเป็นระบบ ทำให้เกิดพื้นที่รกร้างว่างเปล่าไม่มีการใช้สอย ขาดการดูแลรักษา ประกอบอาคารสิ่งก่อสร้างในพื้นที่มีอายุการใช้งานเป็นเวลานานจึงเกิดความเสื่อมโทรมตามสภาพ ตามแนวความคิดในการปรับปรุงฟื้นฟูชุมชน(Urban Renewal) กล่าวถึงปัญหาที่เกิดขึ้นพร้อมกับการเจริญเติบโตของเมือง ซึ่งก็รวมถึงปัญหาความเสื่อมโทรมของสภาพแวดล้อมชุมชน ซึ่งการปรับปรุงฟื้นฟูหรือการพัฒนาพื้นที่นอกจากจะสร้างสภาพแวดล้อมใหม่ที่ดีกว่าแล้ว ยังสามารถเพิ่มมูลค่าของที่ดิน ตอบสนองความต้องการด้านเศรษฐกิจ

แนวทางการพัฒนาพื้นที่เพื่อแก้ปัญหาความเสื่อมโทรม

1. การพัฒนาพื้นที่เพื่อแก้ปัญหาความเสื่อมโทรมของพื้นที่บ้านพักพนักงานการรถไฟ สามารถทำได้โดยการวางผังใหม่ โดยให้ความสำคัญกับพื้นที่ว่างสาธารณะ(Public Open Space) พื้นที่สำหรับกิจกรรมนันทนาการ(Recreation Area) ของชุมชน ทางเดินเท้า(Pedestrian) ที่มีความเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบ การวางผังระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่เพียงพอต่อความต้องการ จะทำให้มีสภาพแวดล้อมที่ดีเหมาะแก่การอยู่อาศัย และสามารถใช้ประโยชน์ที่ดินได้มากขึ้น
2. การวางผังพัฒนาพื้นที่ตลาดรถไฟ รองรับความต้องการด้านพานิชยกรรมที่สอดคล้องกับการพัฒนาการค้าและบริการของกลุ่มประเทศความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งนอกจากการวางผังการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างคุ้มค่าตามศักยภาพ ต้องคำนึงถึงการเสริมสร้างสภาพแวดล้อมที่ดี การจัดให้มีพื้นที่ว่างลักษณะลานโล่ง(Plaza) ให้เป็นสถานที่ที่ใช้พบปะกันของคนในพื้นที่ เป็นสถานที่ที่นักท่องเที่ยวมาเยี่ยมชมและมีความรู้สึกประทับใจ เป็นสถานที่ใช้สำหรับการจัดชุมนุมและทำกิจกรรมของคนในพื้นที่ ทำให้มีมุมมองและบรรยากาศของโครงการที่น่าสนใจ ทางสัญจรของรถยนต์ทั้งทางสัญจรหลักและทางสัญจรรอง(Service Way)และทางเดินเท้าที่ติดต่อกันทั่วถึงกว้างขวาง สะดวก

4.7.3 ปัญหาเอกลักษณ์และภูมิทัศน์เมือง

สภาพแวดล้อมโดยทั่วไปของพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟ และบริเวณใกล้เคียงลักษณะอาคารไม่มีเอกลักษณ์ทางสถาปัตยกรรมที่ชัดเจน อีกทั้งสภาพแวดล้อมลักษณะทางภูมิสถาปัตยกรรมไม่ส่งเสริมให้พื้นที่เป็นที่น่าสนใจ ดึงดูด เป็นที่จดจำ ประกอบกับองค์ประกอบเมืองต่างๆไม่ได้รับการดูแลเอาใจใส่ เช่น บริเวณวงเวียนหน้าสถานีรถไฟ ซึ่งเป็นที่ตั้งของขอนแก่นอันเป็นจุดหมายตา(Landmark) ที่สำคัญของพื้นที่ ด้านมุมมองและการจัดกลุ่มก้อนของอาคารขาดความต่อเนื่อง ในการปรับปรุงเพื่อแก้ปัญหาเอกลักษณ์และภูมิทัศน์เมือง ใช้แนวความคิด The City Beautification อันได้แก่การให้ความสำคัญกับการพัฒนาสภาพแวดล้อมทางกายภาพให้

เกิดความสวยงามแก่เมือง โดยการสร้างจุดเด่นของเมือง การตกแต่งเมืองด้วยงานศิลปะ การเน้นแนวแกนนำ สลายไปสู่สถานที่สำคัญหรือพื้นที่ว่างสาธารณะ(Public Open Space)

แนวทางพัฒนาพื้นที่เพื่อการแก้ปัญหาเอกลักษณ์และภูมิทัศน์เมือง

1. การรื้อถอนอาคารสิ่งก่อสร้างเดิมและทำการออกแบบใหม่ให้มีรูปแบบเป็นเอกลักษณ์ ให้ความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน โดยคำนึงถึงรูปแบบสถาปัตยกรรมพื้นถิ่น(อีสาน) ที่สามารถแสดงถึงการรับรู้ถึงสถานที่(Sense of Place)
2. ปรับปรุงภูมิทัศน์ตามเส้นทางสายหลักทั้งภายในโครงการ และเส้นทางที่เชื่อมโยงกับศูนย์รวม(Node) ที่สำคัญของเมือง โดยให้ความสำคัญการเดินเท้า มีการแยกการสัญจรระหว่างรถยนต์กับการสัญจรโดยการเดินเท้าอย่างชัดเจน โดยการจัดภูมิทัศน์ถนน(Street Scape) ให้ความสวยงาม ร่มรื่น สัญจรได้อย่างสะดวก และจัดอุปกรณ์ถนน(Street Furniture) ที่มีรูปแบบเป็นเอกลักษณ์มีความสวยงามและเหมาะกับการใช้สอย
3. ปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณวงเวียนหน้าสถานีรถไฟ ให้ส่งเสริมจุดหมายตา(Landmark) ที่มีอยู่ให้มีคุณค่า เป็นที่น่าสนใจและเป็นจุดจำแก่พื้นที่ พร้อมทั้งปรับปรุงพื้นที่โล่งเปิดมุมมองสู่จุดหมายตาและตัวสถานี เน้นการเข้าถึงโครงการเพื่อสร้างแรงดึงดูด และสภาพแวดล้อมที่ดี เป็นระเบียบให้กับเมืองมากขึ้น
4. เสนอแนะแนวทางการออกแบบรูปแบบสถาปัตยกรรม การติดตั้งป้ายโฆษณา หลังคา กันสาดของอาคารทั้งภายในโครงการ และพื้นที่ต่อเนื่องโดยรอบ เพื่อสร้างความเป็นระเบียบให้กับเมืองมากขึ้น

4.7.4 ปัญหาเกี่ยวกับการจราจร

จากการพัฒนาและการขยายตัวของเมืองทำให้มีปริมาณรถยนต์เพิ่มขึ้น ก่อให้เกิดปัญหาจราจร และขาดแคลนพื้นที่จอดรถซึ่งเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นกับเมืองใหญ่โดยทั่วไป สำหรับพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟก็ได้ประสบปัญหาการจราจรเช่นกัน ได้แก่ ปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงโมงเร่งด่วนทั้งในช่วงเช้าและช่วงเย็น เนื่องจากประชาชนใช้เส้นทางถนนหน้าสถานีรถไฟเป็นเส้นทางลัดเข้าสู่ใจกลางเมืองและออกจากเมือง มีปริมาณการจราจรคับคั่งใกล้เคียงกับเส้นทางสายหลักของเมือง คือ ถนนศรีจันทร์ แต่โดยถนนหน้าสถานีรถไฟมีช่องทางการจราจรที่แคบ และมีการสัญจรตัดกัน(Cross Circulation) บริเวณหน้าสถานี ระหว่างรถที่จะเข้ามายังสถานีกับรถที่สัญจรผ่าน(Through Traffic) นอกจากนี้แล้วยังมีปัญหาคันเกิดจากรถบรรทุกขนส่งสินค้า ที่เข้ามารับและส่งของในตลาดรถไฟอีกด้วย ซึ่งนอกจากปัญหาจากการจราจรเข้าออกยังเกิดปัญหาจากการจอดรถ โดยภายในตลาดรถไฟเนื่องจากขาดการวางผังอย่างเป็นระบบดังที่กล่าวแล้วมาข้างต้น ทำให้ไม่มีพื้นที่จอดรถรองรับทั้งผู้เข้ามาจับจ่ายใช้สอยและรถรับ-ส่งสินค้า ซึ่งนอกจากตลาดรถไฟแล้วสถานีรถไฟเองก็ขาดการจัดพื้นที่จอดรถสำหรับผู้ใช้บริการ จึงมีการจอดรถบนช่องทางจราจรทำให้เสียพื้นที่การจราจรไป อันเป็นที่มาหนึ่งของปัญหาการจราจร

แนวทางในการพัฒนาเพื่อแก้ปัญหาเกี่ยวกับการจราจร

1. ลดปริมาณการสัญจรของรถยนต์ในพื้นที่สูงโดยเฉพาะรถยนต์ที่เพียงสัญจรผ่าน (Through Traffic) โดยจากการวางผังใหม่จะมีการตัดถนนในโครงการที่มีเส้นทางเลี่ยงการจราจร แยกเส้นทางหลักและเส้นทางรอง(Service Way) และทำการจัดระเบียบเส้นทางและทิศทางการเดินรถใหม่ให้ตอบสนองการใช้งานได้อย่างสะดวกทั่วถึงสอดคล้องกับระบบการสัญจรของเมืองอย่างเป็นระบบ
2. ปรับปรุง หรือ สร้างเส้นทางเดินเท้า(Pedestrian Path) ที่ใช้เชื่อมต่อระหว่างสถานที่สำคัญทั้งในโครงการและสถานที่สำคัญของเมือง ให้มีขนาดเหมาะสมกับปริมาณการสัญจร จัดระเบียบและเพิ่มเติมองค์ประกอบภูมิทัศน์ถนน ได้แก่ ต้นไม้ ม้านั่ง เป็นต้น สำหรับระบบการสัญจรภายในพื้นที่โครงการ จะเน้นให้ใช้ระบบทางเดินเท้าควบคู่ไปกับเส้นทางสัญจรรถยนต์ปกติบางส่วนเพื่อมุ่งเน้นความสำคัญแก่คนและคุณภาพชีวิตเป็นหลัก โดยพยายามให้มีการจราจรของรถยนต์น้อยที่สุด บางส่วนจัดให้เป็นย่านเดินเท้าโดยเฉพาะ (Pedestrian Mall) โดยมีการจัดองค์ประกอบภูมิทัศน์ถนนตามความเหมาะสม
3. จัดพื้นที่จอดรถให้เพียงพอ โดยจะไม่ให้มีการจอดบนช่องทางการจราจร ซึ่งในการวางผังโครงการจะต้องมีการออกแบบจัดเตรียมที่จอดรถทั้งรถยนต์ผู้มาใช้บริการ รถรับ-ส่งสินค้า>Loading) เส้นทางหลัก เส้นทางรอง(Service Way) ให้สามารถใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด
4. เสนอแนะแนวทางการจัดระเบียบเส้นทางสัญจรในพื้นที่ต่อเนื่อง และเสนอให้มีการจัดเส้นทางรถประจำทางขนส่งมวลชนที่เชื่อมต่อจากสถานีรถไฟ ไปยังศูนย์การคมนาคมระบบอื่น ได้แก่ บขส. ขอนแก่น สถานีขนส่งปรับอากาศ และสนามบินพานิชย์ขอนแก่น และจัดจุดรับส่งในโครงการอย่างเป็นสัดส่วนเพียงพอ

4.8 ศักยภาพและโอกาสในการพัฒนา

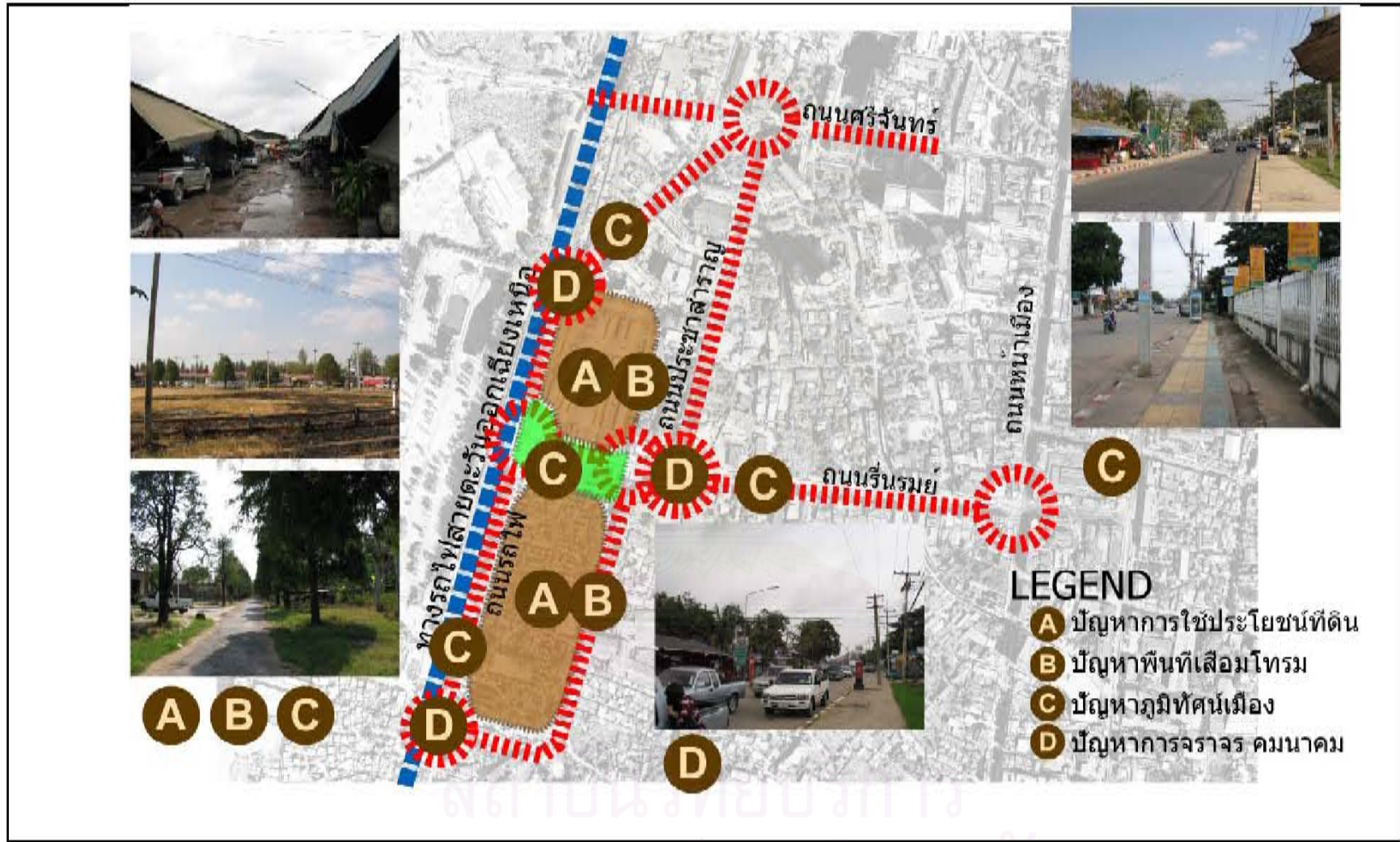
จากการกำหนดบทบาทจังหวัดขอนแก่นให้เป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการบริการของภูมิภาค ประกอบกับแผนการพัฒนาเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศความร่วมมือลุ่มน้ำโขง โดยให้ความสำคัญกับการคมนาคมเชื่อมโยง ขนส่งสินค้า และการเดินทางระหว่างประเทศในกลุ่มโดยเส้นทางรถไฟ เปิดโอกาสให้เกิดการลงทุนด้านอุตสาหกรรม การค้า การบริการ และการท่องเที่ยว โดยสถานีรถไฟขอนแก่นเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งระดับภูมิภาค มีการจัดตั้งศูนย์บริการทางการค้าและการตลาดที่สัมพันธ์กับกลุ่มประเทศความร่วมมือลุ่มน้ำโขง ทำให้บริเวณสถานีรถไฟขอนแก่นมีศักยภาพในการพัฒนาเพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางการค้า การติดต่อ การลงทุน ซึ่งบริเวณสถานีรถไฟขอนแก่นเปรียบเสมือนประตูสู่ภูมิภาคอีกทางหนึ่ง

สภาพปัจจุบันของพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟยังขาดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน การออกแบบทางกายภาพ และมีปัญหาในด้านต่างๆ ดังที่มีการศึกษาวิเคราะห์มาแล้วข้างต้น ดังนั้นการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟขอนแก่นจึงเป็นสิ่งสำคัญในการส่งเสริมศักยภาพของพื้นที่ ที่จะส่งผลต่อการพัฒนาเมืองให้สอดคล้องกับบทบาทที่เป็นศูนย์กลางการค้าและการบริการระดับภูมิภาค และศูนย์กลางการลงทุน การค้า การบริการ และการท่องเที่ยว ในกลุ่มประเทศความร่วมมือลุ่มน้ำโขง และจะเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้นทั้งด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม

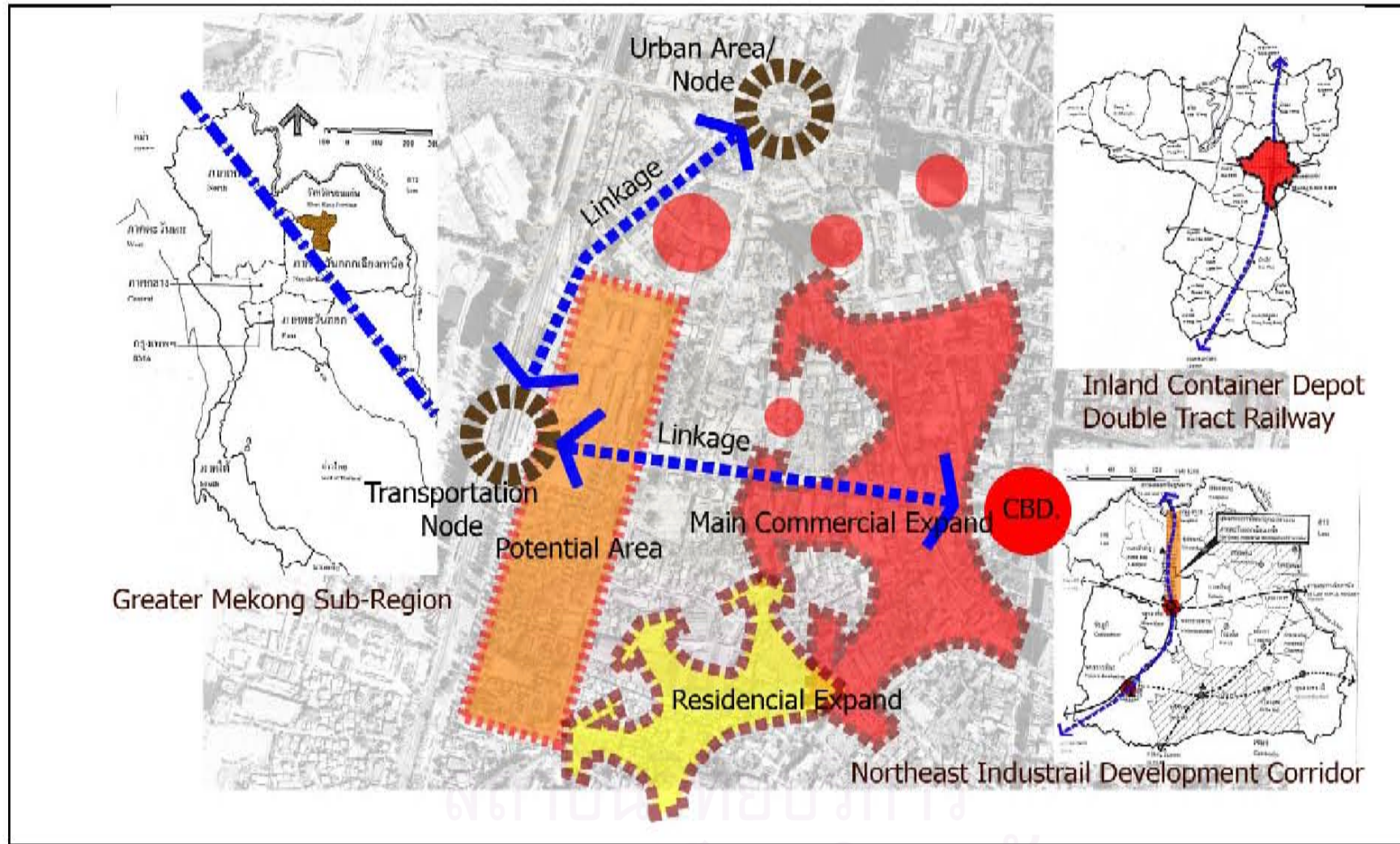
จากศักยภาพดังที่กล่าวมานั้นทำให้พื้นที่โครงการมีโอกาสในการพัฒนาเพื่อรองรับการพัฒนา ซึ่งการพัฒนาจะเป็นการแก้ปัญหาสภาพกายภาพของเมือง และเป็นการแก้ปัญหาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งปัจจุบันการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่คุ้มค่า การวางผังพัฒนาใหม่จะเป็นการเพิ่มมูลค่าของที่ดิน(Land value) การวางผังการจราจร การพัฒนาพื้นที่ว่างเพื่อคุณภาพด้านภูมิทัศน์เมือง ซึ่งจะส่งผลให้พื้นที่เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี เพิ่มคุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่และของเมืองด้วย



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 แผนที่ 4-9 แผนที่แสดงการสรุปปัญหาในพื้นที่



แผนที่ 4-10 แผนที่แสดงการวิเคราะห์ศักยภาพและโอกาสในการพัฒนา

บทที่ 5

การออกแบบพัฒนาและการปรับปรุงพื้นที่โครงการ

ในบทนี้เป็นการเสนอแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าชานเมือง ซึ่งมีที่มาจากกรณีศึกษา วิเคราะห์สภาพปัญหาและศักยภาพในประเด็นต่างๆ โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงและหาแนวทางในการรองรับกิจกรรมเดิมที่มีอยู่และกิจกรรมใหม่ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งจะช่วยให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยสามารถใช้พื้นที่ที่มีอยู่อย่างเต็มศักยภาพ และทำให้ประชาชนในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียงมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ทั้งทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม

5.1 ที่มาของการกำหนดแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าชานเมือง

การกำหนดแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าชานเมืองมีที่มาจากกรณีศึกษา วิเคราะห์สภาพปัญหาและศักยภาพของพื้นที่ และจากแนวความคิดจากการทบทวนวรรณกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาพื้นที่รายละเอียดดังนี้

5.1.1 สรุปการวิเคราะห์สภาพปัญหาและศักยภาพของพื้นที่

จากการวิเคราะห์สภาพปัญหาและศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าชานเมือง ทำให้ได้แนวทางเสนอแนะในการกำหนดแนวทางในการพัฒนาโดยพิจารณาถึงลักษณะทางกายภาพและรูปแบบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สังคม ประเด็นที่สำคัญในการพัฒนาพื้นที่ทางกายภาพ ได้แก่ การใช้ประโยชน์ที่ดิน ปัญหาความเชื่อมโยงของพื้นที่ การคมนาคมสัญจร ลักษณะภูมิทัศน์และสภาพแวดล้อม เป็นต้น ดังแสดงในตารางที่ 5-1

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5-1 สรุปการวิเคราะห์สภาพปัญหาและศักยภาพของพื้นที่

หัวข้อ	สภาพปัญหา	ศักยภาพของพื้นที่	แนวทางเสนอแนะ
1. นโยบายของภาครัฐ		1) ความเป็นไปได้ในการพัฒนาพื้นที่ของกรรรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อรองรับการพัฒนาของกลุ่มประเทศความร่วมมือลุ่มน้ำโขง	1) ควรให้มีการพัฒนาตามแนวนโยบายเพื่อเป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน ด้านธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาของกลุ่มประเทศความร่วมมือลุ่มน้ำโขง
2. ปัญหาด้านกายภาพ	<p>2.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน</p> <p>1) การใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เหมาะสม ไม่เต็มศักยภาพ</p> <p>2) การใช้สอยที่ดินมีความหนาแน่นต่ำ เกิดพื้นที่ว่างเปล่า</p> <p>3) การใช้ประโยชน์ที่ดินไม่สอดคล้องกับสภาพปัจจุบันและแนวโน้มการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต</p>	<p>2.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน</p> <p>1) มีศักยภาพสูงในการรองรับกิจกรรมที่มีความหลากหลาย</p> <p>2) แนวโน้มการพัฒนาเพื่อรองรับการพัฒนาด้านการค้า การลงทุน ของกลุ่มประเทศความร่วมมือลุ่มน้ำโขง</p> <p>3) กรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นของกรรรถไฟแห่งประเทศไทยทั้งหมด ง่ายต่อการพัฒนา</p> <p>4) เป็นพื้นที่ว่างขนาดใหญ่ สามารถรองรับการพัฒนาโครงการใหญ่ได้</p>	<p>2.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน</p> <p>1) ควรมีการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน ให้มีความหลากหลายในพื้นที่</p> <p>2) พัฒนาพื้นที่รองรับกิจกรรมด้านการค้า การลงทุน ของกลุ่มประเทศความร่วมมือลุ่มน้ำโขง</p> <p>3) พัฒนาพื้นที่รองรับการขยายตัวด้านพาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัย ของเมืองขอนแก่นในอนาคต</p>
	<p>2.2 พื้นที่เสื่อมโทรม</p> <p>1) พื้นที่ขาดการดูแล เกิดความเสื่อมโทรม</p>	<p>2.2 การแก้ปัญหาพื้นที่เสื่อมโทรม</p> <p>1) มีพื้นที่ว่างเปล่าสามารถพัฒนาเพื่อคุณภาพชีวิตของชุมชนได้</p>	<p>2.2 การแก้ปัญหาพื้นที่เสื่อมโทรม</p> <p>1) วางผังพื้นที่ใหม่ ให้มีความสำคัญกับพื้นที่สาธารณะ พื้นที่นันทนาการชุมชน</p>

ตารางที่ 5-1 สรุปการวิเคราะห์สภาพปัญหาและศักยภาพของพื้นที่(ต่อ)

หัวข้อ	สภาพปัญหา	ศักยภาพของพื้นที่	แนวทางเสนอแนะ
	2) เกิดพื้นที่ถูกทิ้งร้างว่างเปล่า ทำให้เกิด ความเสื่อมโทรมแก่พื้นที่	2) พื้นที่ที่ถูกทิ้งร้างว่างเปล่าเป็นพื้นที่ ขนาดใหญ่ ดังนั้นจึงง่ายต่อการเปลี่ยนแปลง โดยการออกแบบและวางแผนปรับปรุงทาง กายภาพให้ดีขึ้น	2) พัฒนาพื้นที่ว่างที่มีอยู่ให้เป็นพื้นที่สีเขียว และเป็นพื้นที่เพื่อการนันทนาการ พักผ่อน หย่อนใจ 3) จัดระบบพื้นที่ว่างให้มีความเชื่อมโยงกัน ชัดเจนและเข้าถึงง่าย
	2.3 ปัญหาเอกลักษณ์และภูมิทัศน์เมือง 1) ขาดแคลนพื้นที่สีเขียว ที่มีคุณภาพ 2) ความต่อเนื่องของระบบพื้นที่ว่าง และ ลักษณะกิจกรรมที่เหมาะสมของพื้นที่ว่าง 3) ขาดเอกลักษณ์ ภูมิทัศน์หรือ จุดหมายตาสำหรับเป็นจุดสังเกต หรือจุดเด่น ในพื้นที่ 4) ขาดเอกลักษณ์ของอุปกรณ์ประดับ ตกแต่งถนนและทางเดิน(Street Furniture)	2.3 ด้านเอกลักษณ์และภูมิทัศน์เมือง 1) อาคารมีความหนาแน่นน้อย สามารถ พัฒนาได้ง่าย 2) พื้นที่โครงการมีเส้นทางเชื่อมต่อกับ ศูนย์กลางเมือง เปรียบเสมือนประตูสู่เมือง ขอนแก่น จึงมีความเหมาะสมในการพัฒนา ให้เกิดมุมมอง ทศนียภาพที่ดี	2.3 ด้านเอกลักษณ์และภูมิทัศน์เมือง 1) วางผังพัฒนาพื้นที่ให้เสร็จในคราว เดียว โดยมีผังเสนอแนะ (Master Plan) เป็น ตัวกำหนดแนวทางในการพัฒนาพื้นที่แต่ละ บริเวณ 2) จัดระบบพื้นที่ว่างให้มีความเชื่อมโยง กัน 3) ปรับปรุงภูมิทัศน์ให้มีความสวยงาม ร่มรื่นเป็นปอดของเมือง มีกิจกรรมที่ หลากหลาย 4) สร้างจุดหมายตาที่ชัดเจนเป็นจุดเด่น ให้กับพื้นที่

ตารางที่ 5-1 สรุปการวิเคราะห์สภาพปัญหาและศักยภาพของพื้นที่(ต่อ)

หัวข้อ	สภาพปัญหา	ศักยภาพของพื้นที่	แนวทางเสนอแนะ
			6) ปรับปรุงภูมิทัศน์บนถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนรื่นรมย์ ถนนรถไฟ และถนนประชาสำราชน์ เชื่อมต่อกับศูนย์รวมกิจกรรม(Node) ที่สำคัญของเมือง 7) ใช้อุปกรณ์ประดับตกแต่งถนนและทางเดิน(Street Furniture) ที่มีเอกลักษณ์ และมีความกลมกลืนกัน
	2.4 ปัญหาเกี่ยวกับการจราจร 1) ถนนสายหลัก สายรอง มีการจราจรที่คับคั่ง ถนนบางสายค่อนข้างแคบ 2) ที่จอดรถไม่เพียงพอ 3) ขนาดการกำหนดและจำกัดเส้นทางในการเดินรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ 4) ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการตัดกันของการจราจร บริเวณหน้าสถานีรถไฟ 5) การจราจรติดขัดจากการจอดรถบนผิวจราจร และการจอดรถรับ ส่ง สินค้า	2.4 ปัญหาเกี่ยวกับการจราจร 1) พื้นที่เป็นกรรมสิทธิ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทยแต่เพียงผู้เดียว และเป็นพื้นที่ที่มีขนาดใหญ่ สามารถวางผังการจราจร ขยายถนนและสามารถสร้างที่จอดรถเพิ่มขึ้นได้อย่างเป็นระบบ	2.4 ด้านการจราจร 1) ขยายผิวจราจรให้เพียงพอต่อการรองรับปริมาณการจราจรทั้งในปัจจุบันและอนาคต 2) ส่งเสริมให้คนเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน ลดจำนวนการใช้รถยนต์ส่วนตัว 3) วางผังการจราจรใหม่ให้ถนนภายในโครงการแยกกันระหว่างเส้นทางหลักและเส้นทางรอง จัดระเบียบทิศทางการจราจร 4) สร้าง ปรับปรุงเส้นทางเดินเท้าเชื่อมต่อบริเวณสถานีที่สำคัญต่างๆเข้าด้วยกัน

ตารางที่ 5-1 สรุปการวิเคราะห์สภาพปัญหาและศักยภาพของพื้นที่(ต่อ)

หัวข้อ	สภาพปัญหา	ศักยภาพของพื้นที่	แนวทางเสนอแนะ
			<p>ส่งเสริมให้ประชาชนสัญจรด้วยการเดินเท้า ลดปริมาณการใช้รถยนต์</p> <p>5) จัดพื้นที่จอดรถให้เพียงพอต่อความต้องการ</p> <p>6) เสนอแนะแนวทางการจัดระเบียบเส้นทางสัญจรในพื้นที่ต่อเนื่อง ให้สอดคล้องกับผังพัฒนา</p>

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

5.1.2 แนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่ จากการศึกษาแนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษา และพิจารณาเนื้อหาของแนวความคิดในการออกแบบชุมชนเมืองด้านต่างๆ พบว่า เนื้อหาบางประเด็นมีประโยชน์ต่อการพัฒนาพื้นที่และสามารถนำมาประยุกต์ใช้เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่ โดยสรุปได้ดังนี้

1) แนวคิดเกี่ยวกับการปรับปรุงฟื้นฟู

แนวทางการพัฒนาที่มีความเหมาะสมกับพื้นที่สถานีรถไฟขอนแก่น คือ การรื้อและสร้างใหม่ (Redevelopment) ซึ่งเป็นวิธีที่ใช้ในการพัฒนาพื้นที่ที่เกิดความเสื่อมโทรม โดยการรื้อย้ายส่วนที่ชำรุดทรุดโทรมและแทนที่ด้วยสิ่งก่อสร้างใหม่ โดยมีแนวความคิดสรุป ดังนี้

- การรื้อถอนแหล่งเสื่อมโทรม ปรับปรุงอาคารที่ทรุดโทรมให้ได้มาตรฐาน และออกแบบสิ่งก่อสร้างใหม่ให้สอดคล้องกับความหนาแน่นความต้องการของบริเวณนั้น การพัฒนาพื้นที่ว่างเปล่าเพื่อแก้ปัญหาสภาพชุมชนเมือง ตลอดจนอนุรักษ์สิ่งที่มีคุณค่าไว้ (Burn, 1963: 194)

- พื้นที่ที่ไม่คุ้มค่า (Doxiadis, 1996: 9) กล่าวว่าการปรับปรุงชุมชนโดยมีการใช้ที่ดินที่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจโดยมีการผังเมืองเป็นแนวทางพัฒนาจะทำให้ผู้อยู่อาศัยและผู้มาใช้บริการได้รับความสะดวกสบายก่อให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดีและประการสำคัญทำให้เกิดผลดีทางด้านเศรษฐกิจของประเทศด้วย ดังนั้นการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่คุ้มค่า เป็นปัจจัยหนึ่งที่ต้องมีการปรับปรุงฟื้นฟูชุมชนเมืองให้มีความเหมาะสมใช้ประโยชน์ในพื้นที่ได้คุ้มค่ามากขึ้นพื้นที่ที่ขาดสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (Chapin, 1979 : 270) กล่าวไว้ว่า โครงสร้างทางสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่เก่าแก่และล้าสมัยแล้วและในเวลาเดียวกันพื้นที่ทั้งหมดถูกตัดแปลงแก้ไขหรือถูกแทนที่เนื่องมาจากแรงกดดันของการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคม ควรทำการฟื้นฟูเมือง ประกอบกัน (Doxiadis, 1996 : 9) กล่าวไว้ว่า ในเมืองมีผู้อยู่มาใช้บริการเป็นจำนวนมากแต่ขาดสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่จำเป็นอย่างเพียงพอ จึงจำเป็นต้องมีการปรับปรุงบริเวณดังกล่าวเพื่อให้มีรูปแบบที่เหมาะสม ดังนั้นการขาดโครงสร้างถนน สาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่างๆ ที่ไม่ได้มาตรฐานเพียงพอ จำเป็นต้องมีการปรับปรุงฟื้นฟู

ในการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟขอนแก่นเป็นการดำเนินการตามกรอบการพัฒนาพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นเจ้าของพื้นที่และเจ้าของโครงการ โดยกำหนดบทบาทให้เป็นศูนย์กลางการค้าเพื่อการรองรับการพัฒนาด้านการค้าการลงทุน ความร่วมมือระหว่างประเทศในภูมิภาคกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขง ในการพัฒนาพื้นที่จึงต้องมีการพัฒนาให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีประโยชน์สูงสุดอย่างเต็มศักยภาพ ซึ่งจากแนวความคิดด้วยการรื้อและสร้างใหม่ (Redevelopment) เป็นแนวทางที่เหมาะสมซึ่งจะมีการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินได้อย่างเต็มศักยภาพ และมีสภาพแวดล้อมทางกายภาพที่ดีที่สุด

2) การสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีของชุมชน(The New Urbanism และ Livable City)

ในการพัฒนาพื้นที่นอกจากการพัฒนาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินให้คุ้มค่าสูงสุดแล้ว ยังต้องคำนึงถึงคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ โดยการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟขอนแก่นได้ใช้แนวความคิด New Urbanism ซึ่งเป็นกระแสแนวความคิดด้านการออกแบบชุมชนเมืองที่ต้องการทำให้สภาพชุมชนดีขึ้น โดยสามารถสรุปแนวความคิดได้ ดังนี้

- การให้ความสำคัญกับทางเท้า ระบบทางจักรยาน และระบบขนส่งมวลชน เพื่อการแก้ปัญหาการจราจร ประหยัดพลังงานและลดมลพิษ
- การสนับสนุนรูปแบบการใช้ที่ดิน และการใช้งานอาคารแบบผสมผสาน(Mixed-use) เพื่อสร้างกิจกรรมที่หลากหลาย และเป็นการพัฒนากระบวนเศรษฐกิจที่ยั่งยืน
- การให้ความสำคัญกับพื้นที่สาธารณะ เพื่อส่งเสริมกิจกรรมทางสังคมและการพักผ่อน
- การสร้างชุมชนที่มีความกระชับ(Compact) สามารถเดินติดต่อถึงกันได้สะดวก

การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟขอนแก่นถือได้ว่าเป็นการพัฒนาในระดับชุมชน(Neighborhood) ย่าน(District) ซึ่งเป็นองค์ประกอบพื้นฐานที่สำคัญในการพัฒนาและปรับปรุงฟื้นฟูเมือง ซึ่งองค์ประกอบเหล่านี้ จะสร้างให้เกิดลักษณะเฉพาะของพื้นที่โดยที่ประชาชนจะเข้ามามีส่วนร่วมในการดูแลรักษาและพัฒนาชุมชนของตนเอง ในการพัฒนาตามแนวความคิด New Urbanism การวางแผนพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟขอนแก่นต้องมีความกระชับ(Compact) ให้ความสำคัญกับทางเท้า (Pedestrian Friendly) และมีความหลากหลายของกิจกรรม (Mixed-use) มีพื้นที่เชื่อมต่อ(Corridor) ระหว่างแต่ละชุมชนและย่านต่างๆ เข้าด้วยกันอย่างเหมาะสม และในระดับบล็อก(Block) ถนน เส้นทาง(Street) และอาคาร(Building) ซึ่งเป็นองค์ประกอบที่เล็กที่สุดของการพัฒนาเมือง สิ่งแรกที่ต้องคำนึงถึงในการออกแบบชุมชน สถาปัตยกรรม และภูมิทัศน์ คือการกำหนดเส้นทาง(Street) และลักษณะของพื้นที่สาธารณะ(Public spaces) หรือพื้นที่ที่มีการใช้ร่วมกันในชุมชน โดยองค์ประกอบดังกล่าว จะต้องมีความปลอดภัย เกิดความรู้สึกสบายเมื่อเข้ามาใช้งาน และต้องให้ความสำคัญกับทางเท้าที่จะเชื่อมโยงระหว่างชุมชน ในการสร้างสถาปัตยกรรม อาคารและสิ่งก่อสร้างรวมทั้งภูมิทัศน์จะต้องเกิดขึ้นโดยมีความเหมาะสม

3) การแก้ปัญหาด้านการจราจร(Planning for Transportation)

ปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นในพื้นที่ เกิดจากการขาดการวางแผนที่ดี ทั้งระบบโครงข่ายถนน การขาดการจัดการด้านการขนส่งมวลชน ซึ่งจากแนวความคิดการแก้ปัญหาด้านการจราจรสรุปได้ ดังนี้

- จัดระบบทางเดินเท้า และทางจักรยาน ที่ปลอดภัยเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายติดต่อกันสะดวก
- ปรับปรุงภูมิทัศน์ริมถนนที่สวยงาม ร่มรื่น น่าเดิน มีทางเท้าที่มีขนาดเพียงพอ
- ปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะที่ดี สะดวก เข้าถึงง่าย
- จำกัดปริมาณการจราจรในพื้นที่สำคัญ การวางแผนโครงข่ายระบบถนนที่ดี
- การลดระยะทาง และปริมาณในการเดินทางระหว่างที่พักอาศัยและที่ทำงาน โดยการวางแผนการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน

4) การพัฒนาสภาพแวดล้อมทางกายภาพของเมืองให้สวยงาม(The City Beautification)

ในการพัฒนาพื้นที่นอกจากการพัฒนาให้เกิดการใช้ประโยชน์สูงสุดแล้ว ในการพัฒนาต้องคำนึงถึงควมมีเอกลักษณ์ของพื้นที่ ความสวยงามของพื้นที่ เป็นการพัฒนาเพื่อส่งเสริมด้านภูมิทัศน์เมือง ซึ่งได้ใช้แนวความคิดการเสริมเมืองสวย(The City Brutification) ซึ่งสามารถสรุปแนวคิดได้ ดังนี้

- ให้ความสำคัญกับพื้นที่เปิดโล่งสาธารณะ เพื่อการพักผ่อน และนันทนาการ
- สร้างจุดเด่นแก่พื้นที่ เช่น การเน้นแนวแกน การปรับปรุงส่งเสริมจุดหมายตา
- การประดับตกแต่งเมืองด้วยงานศิลปะในพื้นที่สาธารณะ ให้มีลักษณะเฉพาะ
- การปรับปรุงพื้นที่เสื่อมโทรมในพื้นที่

5) องค์ประกอบที่สร้างจินตภาพหรือเอกลักษณ์ของเมือง(The Image of The City)

- การวิเคราะห์โครงสร้างเมืองเพื่อพิจารณาหา เอกลักษณ์(Identity) โครงสร้าง (Structure) ความหมาย(Meaning)
- การสร้างเอกลักษณ์แก่พื้นที่โครงการโดยการสร้างองค์ประกอบทางจินตภาพให้ครบถ้วน อันได้แก่ เส้นทาง(Path) ขอบ(Edge) ศูนย์รวมกิจกรรม(Node) ย่าน(District) จุดหมายตา(Landmark)

6) แนวความคิด Transit-oriented development(TOD)

องค์ประกอบของการออกแบบตามแนวความคิด Transit-oriented development

1. การให้ความสำคัญในการเดินทาง การออกแบบการสัญจรทางเท้า(Pedestrian)
2. การให้ความสำคัญกับการขนส่งระบบราง ส่งเสริมให้พื้นที่สถานีเป็นที่สนใจของเมือง
3. การพัฒนาศูนย์รวมกิจกรรม(Node) ของเมืองให้มีความหลากหลาย มีการใช้งานแบบผสม มีทั้งส่วนสำนักงาน ที่อยู่อาศัย ร้านค้า และที่ทำการของราชการ รวมไว้ในย่านเดียวกัน
4. ภายในระยะเดินถึงใน 10 นาทีจากสถานีรถไฟ ต้องมีการพัฒนาการเพิ่มความหนาแน่นของพื้นที่ ให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินสูงสุด มีการพัฒนาพื้นที่เพื่อคุณภาพชีวิต
5. มีการจัดระบบการเชื่อมต่อการสัญจร จากรถไฟไปยังการขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นอย่างครบวงจร เช่น รถราง รถประจำทาง เป็นต้น
6. มีการจัดเตรียมทางจักรยาน ทางเดินเท้า เชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะอย่างเป็นระบบ

7. ลดปริมาณที่จอดรถภายในรัศมีการเดินทางถึงภายใน 10 นาที รอบๆ ศูนย์กลางเมือง และรอบสถานีรถไฟ

5.1.3 แนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่จากการวิเคราะห์สภาพปัญหาและศักยภาพ

1) แนวความคิดด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ในการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่โครงการสามารถแบ่งพื้นที่เพื่อการพิจารณาออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 บริเวณบ้านพักพนักงานการรถไฟ ส่วนที่ 2 บริเวณตลาดรถไฟ และส่วนที่ 3 สถานีรถไฟ ซึ่งมีแนวความคิดในการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังนี้

- พื้นที่บริเวณบ้านพักพนักงานการรถไฟ

จากสภาพปัจจุบันที่เป็นบ้านพักพนักงานที่มีสภาพเสื่อมโทรม และมีการใช้พื้นที่อย่างสิ้นเปลืองไม่คุ้มค่า เกิดพื้นที่ว่างเปล่าไม่ได้รับการดูแลจำนวนมาก ในการพัฒนาจึงมีแนวความคิดในการรวมพื้นที่พักอาศัยจากเดิมเป็นลักษณะเป็นบ้านไม้ ทั้งเรือนเดี่ยวและเรือนแถว ที่สภาพชำรุดทรุดโทรม โดยยังคงการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นย่านที่พักอาศัย แต่จะเป็นลักษณะการรวมพื้นที่พักอาศัยเป็นหน่วยใหญ่ให้มีความหนาแน่นในการใช้พื้นที่ที่มีความเข้มข้นขึ้น โดยพื้นที่ส่วนที่เหลือจากการพัฒนาดังกล่าว เสนอแนะให้มีการสร้างอาคารประเภทใช้สอยแบบผสม(Mixed-use) เพื่อรองรับการขยายตัวในอนาคต และจะทำให้พื้นที่มีกิจกรรมที่หลากหลาย มีชีวิตชีวา ซึ่งจะเหลือพื้นที่สำหรับการพัฒนาเพื่อเพิ่มพื้นที่เปิดโล่ง พื้นที่นันทนาการ สำหรับชุมชน

- พื้นที่บริเวณตลาดรถไฟ

พื้นที่บริเวณตลาดรถไฟพัฒนาสำหรับเป็นพื้นที่รองรับด้านการค้า การบริการ และการลงทุนที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยการรวมร้านค้าที่มีอยู่เดิมในพื้นที่ให้เป็นหน่วยใหญ่โดยมีการจัดการอย่างเป็นระบบ และจัดพื้นที่สำหรับกิจกรรมการค้า การบริการที่เพิ่มขึ้นใหม่จากการพัฒนาเศรษฐกิจ การลงทุน ระหว่างกลุ่มประเทศความร่วมมือลุ่มน้ำโขง โดยพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรม ซึ่งมีศูนย์แสดงสินค้า ส่วนบริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างสมบูรณ์แบบ

- สถานีรถไฟ

การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟขอนแก่น เป็นการพัฒนาเพื่อการรองรับผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ที่จะมีปริมาณเพิ่มขึ้นจากการที่เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ จะเป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างประเทศในกลุ่มประเทศความร่วมมือลุ่มน้ำโขง จึงมีแนวความคิดในการปรับปรุงสถานี และบริเวณโดยรอบให้สามารถรองรับการพัฒนาดังกล่าวได้ มีการจัดพื้นที่จอดรถสำหรับรถรับส่งผู้โดยสาร และจัดให้มีการขนส่งมวลชนจากสถานีรถไฟเชื่อมต่อการขนส่งระบบอื่น กำหนดรูปแบบสถาปัตยกรรมพื้นที่ประยุกต์ให้เหมาะสมเป็นเอกลักษณ์ เปรียบเสมือนเป็นสัญลักษณ์พื้นที่

2) แนวความคิดด้านการจัดระบบการสัญจร

ในพื้นที่โครงการสามารถจำแนกระบบการสัญจรเป็น 3 แบบ ได้แก่ รถไฟ รถยนต์ และการเดินเท้า จึงมีแนวความคิดในการเชื่อมโยงการสัญจรทั้ง 3 แบบเข้าด้วยกันอย่างเป็นระบบเชื่อมโยง เปลี่ยนถ่ายการสัญจรจากรถไฟกับระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งสามารถเชื่อมโยงพื้นที่ทั้งภายในและภายนอก และในความสัมพันธ์กับทางเท้า(Pedestrian) โดยเน้นการเดินทางถึงกันได้สะดวก ปลอดภัย มีการเชื่อมโยงกันให้เป็นโครงข่าย ในส่วนการสัญจรโดยรถยนต์มีการตัดถนนและขยายถนนเพิ่มเติมตามความเหมาะสมเพื่อการเข้าถึงพื้นที่และการลดปัญหาการจราจรจากการสัญจรผ่าน(Through Traffic) ในโครงการเพื่อเพิ่มความปลอดภัย ความน่าอยู่และสภาพแวดล้อมที่ดีขึ้น

3) แนวความคิดด้านการจัดระบบที่โล่งว่าง

ในการออกแบบวางผังใหม่ต้องมีการแบ่งปันพื้นที่สำหรับเป็นพื้นที่โล่งสาธารณะร่วมกัน สามารถใช้ประโยชน์เพื่อกิจกรรมทางสังคม การท่องเที่ยว ตลอดจนการพักผ่อนหย่อนใจและกิจกรรมนันทนาการ โดยจะมีการเชื่อมโยงระบบพื้นที่เปิดโล่งให้มีความต่อเนื่อง เพื่อสร้างคุณค่าทางกายภาพให้กับพื้นที่โครงการด้วย โดยที่ว่างจะต้องมีลักษณะของการปิดล้อมที่ดี รวมทั้งการเปิดมุมมองสู่ส่วนสำคัญต่างๆ ของโครงการ

4) แนวความคิดการปรับปรุงภูมิทัศน์และการสร้างเอกลักษณ์ชุมชน

ปรับปรุงภูมิทัศน์และสภาพแวดล้อมของพื้นที่ โดยการเปิดมุมมองสู่ที่หมายตา (Landmark) ของพื้นที่โครงการ การสร้างที่หมายตา(Landmark) แนวแกน(Axis) ที่สวยงามให้กับพื้นที่ ปรับปรุงภูมิทัศน์ตามเส้นทางสายหลักทั้งภายในและภายนอกโครงการ และเส้นทางที่เชื่อมโยงกับศูนย์รวม (Node) ที่สำคัญของเมือง โดยให้ความสำคัญการเดินเท้า มีการแยกการสัญจรระหว่างรถยนต์กับการสัญจร โดยการเดินเท้าอย่างชัดเจน โดยการจัดภูมิทัศน์ถนน(Street Scene) ให้มีความสวยงามสัญจรได้อย่างสะดวก และจัดอุปกรณ์ถนน(Street Furniture) ที่มีรูปแบบเป็นเอกลักษณ์มีความสวยงามและเหมาะกับการใช้สอย รวมไปถึงการปรับปรุงเสริมพันธุ์ไม้และเสนอแนะแนวทางการออกแบบรูปแบบสถาปัตยกรรม การติดตั้งป้ายโฆษณา หลังคาถ้ำนวดของอาคารทั้งภายในโครงการ และพื้นที่ต่อเนื่องโดยรอบ เพื่อสร้างความเป็นระเบียบให้กับเมืองมากขึ้น

5.2 การกำหนด วิสัยทัศน์ ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์การออกแบบ

พื้นที่สถานีรถไฟขอนแก่น สามารถกำหนดวิสัยทัศน์ วัตถุประสงค์การออกแบบ จากการศึกษาวิเคราะห์ ศักยภาพ ปัญหา และจากแนวความคิดในการพัฒนา ได้ดังนี้

5.2.1 วิสัยทัศน์

การกำหนดวิสัยทัศน์ในการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟขอนแก่น เนื่องจากข้อจำกัดด้านเวลา และข้อมูลในการศึกษาครั้งนี้เพื่อความเหมาะสมจึงเป็นการกำหนดวิสัยทัศน์ในการพัฒนาในระยะสั้น(5-10 ปี) โดยมุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่เพื่อแก้ปัญหาทางกายภาพ เน้นการแก้ปัญหาใช้ประโยชน์ที่ดิน และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม

ของพื้นที่ ที่ส่งผลกระทบต่อเมือง เป็นการแก้ไขปัญหาค่าความเสื่อมโทรมของพื้นที่ แก้ไขปัญหาการจราจร และส่งเสริมภูมิทัศน์เมือง ซึ่งเป็นปัญหาเร่งด่วน โดยการพัฒนาดังกล่าวจะเป็นการพัฒนาเพื่อเตรียมการรองรับการพัฒนาขนาดใหญ่ในระยะยาวต่อไป ในการกำหนดวิสัยทัศน์การพัฒนาในระยะสั้น(5-10 ปี) นี้สามารถกำหนดได้ดังนี้

1. เป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน ด้านธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มประเทศความร่วมมือลุ่มน้ำโขง โดยเน้นความเป็นพื้นถิ่น(Local) ของพื้นที่ ให้มีการพัฒนาแบบค่อยเป็นค่อยไป สอดคล้องกับบริบทโดยรอบ
2. เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ในระดับภูมิภาค และเตรียมพร้อมเพื่อจะเป็นศูนย์กลางการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างประเทศ ในกลุ่มประเทศความร่วมมือลุ่มน้ำโขงในอนาคต
3. เป็นพื้นที่เพื่อการพัฒนารองรับการขยายตัวของย่านพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยเมืองขอนแก่น ที่จะมี การขยายตัวในอนาคต

5.2.2 ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์การออกแบบ

ความมุ่งหมายการออกแบบ(GOALS OF DESIGN)

เพื่อพัฒนาให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินสูงสุด เพื่อการแก้ปัญหาทางกายภาพของพื้นที่และของเมือง และเพื่อเตรียมพร้อมในการรองรับนโยบายการพัฒนาของการรถไฟในการเป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน ด้านธุรกิจ ในกลุ่มประเทศความร่วมมือลุ่มน้ำโขง และเป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจระดับภูมิภาคในระยะยาว การคมนาคมขนส่งระดับภูมิภาค โดยมีลักษณะการใช้งานแบบผสม(Mixed Use) มีสภาพแวดล้อมและภูมิทัศน์เมืองที่มีคุณภาพ เพิ่มมูลค่าที่ดินของพื้นที่ และยกระดับคุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่และชุมชนใกล้เคียง รวมทั้งสร้างเอกลักษณ์เมืองให้เป็นที่จดจำของผู้มาเยี่ยมเยือน

วัตถุประสงค์การออกแบบ(OBJECTIVE OF DESIGN)

- 1) เพื่อวางผังการใช้ที่ดินให้มีความเหมาะสม สอดคล้องกับแนวโน้มการพัฒนา ให้มีคุณค่าตามศักยภาพการพัฒนา โดยจะเป็นการวางผังในระยะสั้น(5-10 ปี) เป็นการแก้ไขปัญหาค่าใช้ประโยชน์ที่ดิน และปัญหาค่าความเสื่อมโทรม และเพื่อเป็นการเตรียมพร้อมการรองรับการพัฒนาขนาดใหญ่ในระยะยาวต่อไป
- 2) เพื่อจัดระบบโครงข่ายการจราจรให้เหมาะสม แก้ไขปัญหาการจราจรในปัจจุบันของพื้นที่ ซึ่งเป็นปัญหาเร่งด่วน และส่งผลกระทบต่อเมืองโดยรวม และเตรียมการวางแผนและผังการจราจรเพื่อรองรับการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต
- 3) เพื่อวางผังองค์ประกอบภายในพื้นที่ให้เกิดการส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีของคนในพื้นที่
- 4) เพื่อการวางผัง และปรับปรุงภูมิทัศน์ให้มีเอกลักษณ์ มีความสวยงามและมีพื้นที่โล่งสาธารณะที่สามารถใช้ประโยชน์ได้หลากหลาย

5.3 แนวทางในการพัฒนาพื้นที่

เพื่อให้การออกแบบทางกายภาพโดยรวมสอดคล้องกับการพัฒนาที่เกิดขึ้นอย่างเป็นระบบ ในการวางแนวความคิดโครงการจึงต้องมองทั้งในระบบใหญ่ในภาพรวม และระบบย่อยในพื้นที่ รวมถึงการมองแนวโน้มในการพัฒนาของพื้นที่ที่จะส่งผลให้การออกแบบโครงการมีประสิทธิภาพ ซึ่งแนวทางการพัฒนาพื้นที่ของโครงการจะแบ่งออกเป็น

- 1) แนวทางการวางผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการแบ่งกลุ่มกิจกรรม
- 2) แนวทางในการวางผังการคมนาคม และการแก้ปัญหาการจราจร ในพื้นที่
- 3) แนวทางการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่โล่ง
- 4) แนวทางการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์เมือง

5.4 รายละเอียดแนวทางการพัฒนา

5.4.1 แนวทางการวางผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการแบ่งกลุ่มกิจกรรม

การออกแบบวางผังโครงการขึ้นใหม่มีเป้าหมายในการรวมอาคารที่เชื่อมโทรมในพื้นที่ รวมกันเป็นกลุ่มอาคาร ซึ่งสามารถพิจารณาพื้นที่ออกเป็น 2 ส่วนด้วยกัน ได้แก่ พื้นที่ส่วนบริเวณบ้านพักพนักงานการรถไฟ และพื้นที่บริเวณตลาดรถไฟ และเพิ่มพื้นที่เปิดโล่งให้มากขึ้นและเป็นพื้นที่โล่งที่มีคุณภาพ ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว โดยใช้แนวความคิดการจัดวางผังตามแนวความคิด New Urbanism ซึ่งเสนอแนวความคิดว่าชุมชนที่ดีต้องมีความกระชับ(Compact) ให้ความสำคัญกับทางเท้า(Pedestrian Friendly) มีความหลากหลายของกิจกรรม (Mixed-use) มีพื้นที่เชื่อมต่อ(Corridor) ระหว่างขั้วกิจกรรม(Node) เข้าด้วยกันอย่างเหมาะสม และในการเสริมสร้างความสวยงามในการวางผังได้ใช้แนวความคิด The City Beautiful โดยการวางผังการเน้นด้วยแนวแกน (Axis) สำคัญเพื่อสร้างจุดรวมสายตาที่เป็นจุดเด่นของโครงการ

โดยแนวความคิดในการวางผังเน้นการพัฒนาที่ยั่งยืน มีการพัฒนาอย่างสอดคล้องทั้งทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม ซึ่งจะเอื้อประโยชน์แก่ทั้งเจ้าของพื้นที่เองคือการรถไฟแห่งประเทศไทย ทั้งนักลงทุน และชุมชนโดยรอบ ในการพัฒนานอกจากจะให้ผลทางด้านเศรษฐกิจและผลตอบแทนการลงทุนและยังต้องสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีแก่พื้นที่เพิ่มคุณภาพชีวิตแก่คนในพื้นที่และชุมชนเมืองโดยรวม

ส่วนในการจัดกลุ่มกิจกรรมในการใช้พื้นที่สามารถจัดกลุ่มที่ชัดเจนเป็น 3 กลุ่มใหญ่ ได้แก่ กิจกรรมด้านการค้า พาณิชยกรรม กิจกรรมด้านการอยู่อาศัย และกิจกรรมด้านการพักผ่อนหย่อนใจ ในการวางผังจะแยกกิจกรรมด้านการค้า พาณิชยกรรม ออกจากกิจกรรมด้านการอยู่อาศัย โดยจะใช้ส่วนที่เป็นกิจกรรมด้านการพักผ่อนหย่อนใจเป็นส่วนแบ่งแยกระหว่างพื้นที่ทั้งสองกิจกรรม และประสานพื้นที่ทั้งสามเข้าด้วยกันด้วยแนวแกน(Axis) สำคัญเพียงแกนเดียว โดยจะเป็นแนวแกนที่สามารถเชื่อมต่อโดยการเดินเท้า และสร้างมุมมองที่สวยงามแก่พื้นที่ต่างๆ

ในการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ คำนึงถึงการแก้ปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เหมาะสม และคำนึงถึงความสอดคล้องกับกิจกรรมโดยรอบของเมืองเป็นหลัก ซึ่งจะเป็นการวางแผนพัฒนาในระยะสั้น(5-10 ปี)

ในการวางแผนการใช้สอยพื้นที่โครงการสามารถแบ่งพื้นที่พิจารณาในการพัฒนาและปรับปรุงเป็น 2 โซน ได้แก่ พื้นที่บริเวณตลาดรถไฟ และพื้นที่บริเวณบ้านพักพนักงานการรถไฟ

พื้นที่บริเวณตลาดรถไฟ

การใช้พื้นที่บริเวณตลาดรถไฟพิจารณาจากศักยภาพของพื้นที่ ซึ่งจากศักยภาพของสถานีรถไฟขอนแก่นจะเป็นสถานีศูนย์กลางการติดต่อค้าขาย ขนส่งสินค้าของกลุ่มประเทศความร่วมมือลุ่มน้ำโขง ประกอบกับความสอดคล้องกับผังเมืองรวมเทศบาลนครขอนแก่น โดยกำหนดให้พื้นที่บริเวณตลาดรถไฟเป็นพื้นที่สีแดง คือ พื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ทำให้บริเวณสถานีรถไฟขอนแก่นมีศักยภาพในการพัฒนาเพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางการค้า การติดต่อ การลงทุน และสถานีรถไฟขอนแก่นเปรียบเสมือนประตูสู่ภูมิภาคอีกทางหนึ่งด้วย จากการศึกษาเพื่อกำหนดกิจกรรมที่สอดคล้องจึงกำหนดให้มีศูนย์การค้า และศูนย์การแสดงสินค้า เพื่อรองรับการค้าขายแลกเปลี่ยนระหว่างประเทศในภูมิภาคและกลุ่มประเทศความร่วมมือลุ่มน้ำโขงดังที่ได้กล่าวมาแล้ว

ในการพัฒนาในครั้งนี้เป็นการพัฒนาในระยะสั้น(5-10 ปี) โดยคำนึงถึงการแก้ปัญหาสภาพแวดล้อม และความเสื่อมโทรมของพื้นที่ เพื่อเพิ่มมูลค่าที่ดินให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างคุ้มค่ามากกว่าที่เป็นอยู่ ตามศักยภาพและความเหมาะสมของพื้นที่ โดยการพัฒนาศูนย์แสดงสินค้าระดับภูมิภาค กำหนดการพัฒนาให้แล้วเสร็จในปี พ.ศ.2555 ซึ่งคาดว่ากิจกรรมตลาดค้าส่งสินค้าทางการเกษตรน่าจะได้ย้ายออกไปแล้วอย่างเบ็ดเสร็จสมบูรณ์ในปีดังกล่าว จะทำให้มีพื้นที่ว่างในเขตที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งสามารถนำมาพัฒนาได้ประมาณ 20 ไร่ เมื่อพิจารณาการพัฒนาเส้นทางรถไฟเพื่อเชื่อมโยงระดับภูมิภาคก็ทำให้พื้นที่ดังกล่าวมีศักยภาพในการที่จะจัดสร้างศูนย์แสดงสินค้าภูมิภาค(Regional Exposition) ในปี พ.ศ. 2555 ได้อย่างเพียงพอ

รายละเอียดของโครงการศูนย์แสดงสินค้าภูมิภาค(Regional Exposition) ประกอบด้วยโครงการย่อย โดยมีองค์ประกอบของโครงการต่างๆ ดังนี้

1. อาคารสำนักงานและศูนย์ประสานงานการจัดงาน
2. อาคารแสดงสินค้า
3. ส่วนประสานงานและศูนย์วัฒนธรรม
4. ศูนย์อาหารและห้องอาหาร
5. ลานแสดงสินค้า และลานกิจกรรมกลางแจ้ง
6. พื้นที่จอดรถยนต์

ปรกติการจัดงานศูนย์แสดงสินค้า จะเป็นลักษณะการแสดงหมุนเวียน ซึ่งจะมีการแสดงตลอดปี ตามแต่ละประเทศและผู้ประกอบการ เพื่อเป็นการแสดงสินค้าส่งออก สินค้าผลิตภัณฑ์ภูมิภาค และสินค้าพื้นถิ่น สามารถดำเนินการให้มีกิจกรรมต่อเนื่องทั้งปีได้ เพื่อให้พื้นที่มีกิจกรรมต่อเนื่องอย่างสม่ำเสมอ ตลอดไปด้วย

โครงการ ศูนย์การแสดงผลสินค้าภูมิภาค(Regional Exposition) มีพื้นที่ประมาณ 20 ไร่ หรือประมาณ 32,000 ตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 12 ของพื้นที่พัฒนาของการรถไฟแห่งประเทศไทย สถานีขอนแก่น โดยการกำหนดพื้นที่โครงการคำนึงถึงสภาพแวดล้อมและคุณภาพของที่ว่าง จึงได้กำหนดค่าสัดส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่(F.A.R.) ในการพัฒนาพื้นที่เท่ากับ 2.5 สัดส่วนพื้นที่ปกคลุมดิน(BCR.) เท่ากับร้อยละ 50 สัดส่วนพื้นที่ว่าง(OSR.) เท่ากับร้อยละ 50 เป็นพื้นที่ก่อสร้างทั้งหมดประมาณ 15,000 ตารางเมตร และพื้นที่จอดรถคิดตาม พรบ.ควบคุมอาคาร สำหรับอาคารขนาดใหญ่ โดยคิดที่จอดรถ 1 คันต่อพื้นที่อาคาร 120 ตารางเมตร จึงสามารถกำหนดที่จอดรถได้ 125 คัน คิดเป็นพื้นที่ประมาณ 3,500 ตารางเมตร โดยกำหนดให้เป็นที่จอดรถในชั้นใต้ดิน เพื่อคุณภาพด้านที่ว่างและภูมิทัศน์ของอาคาร

พื้นที่บริเวณบ้านพักพนักงานการรถไฟ

พื้นที่บริเวณบ้านพักพนักงานการรถไฟ จากสภาพปัจจุบันมีความเสื่อมโทรมอย่างมาก ประกอบกับอาคารสิ่งก่อสร้างมีความชำรุดทรุดโทรมตามอายุการใช้งาน และเป็นอาคารเรือนไม้เสี่ยงต่อการเกิดอัคคีภัย การใช้พื้นที่ในปัจจุบันมีการใช้พื้นที่ไปในแนวราบซึ่งเป็นการใช้พื้นที่อย่างสิ้นเปลือง จากศักยภาพและนโยบายการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวพร้อมที่จะมีการพัฒนาใหม่(Redevelopment) ในพื้นที่เดิม โดยในการพัฒนาในการศึกษาครั้งนี้จะเป็นการพัฒนาในระยะสั้น(Short Term) ระยะเวลาการพัฒนาประมาณ 5-10 ปี ไม่มีการขยายขอบเขตจากเดิม และควรมีรูปแบบที่ทันสมัยสอดคล้องกับบริบทโดยรอบและการใช้ประโยชน์ที่ดินที่อยู่ใกล้เคียง

การกำหนดความหนาแน่นประชากร เนื่องจากในสภาพปัจจุบันพื้นที่โครงการในส่วนนี้ ตามกำหนดของผังเมืองรวมเทศบาลนครขอนแก่น กำหนดให้เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก จากการสำรวจพื้นที่ข้างเคียง และต้องการควบคุมเพื่อรักษาคุณภาพด้านสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิต จึงมีการควบคุมจำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่จริง โดยกำหนดความหนาแน่นของประชากรในรูป F.A.R.(Floor Area Ratio) ให้มีค่ามากที่สุดที่ 3 : 1 (อ้างอิงจากความสูงอาคารโดยเฉลี่ยในพื้นที่ศึกษาเท่ากับ 3 ชั้น) เพื่อเป็นการควบคุมแนวเส้นขอบฟ้า(Sky Line) และความสูงอาคาร และเพื่อคุณภาพชีวิตและสภาพแวดล้อมที่ดีของโครงการ จึงกำหนดค่าพื้นที่ว่างต่อที่ดิน(O.S.R.) ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 50 ผลที่ได้คือ มีที่เว้นว่างให้เป็นพื้นที่สาธารณะมากขึ้น ได้สภาพแวดล้อมและพื้นที่โล่งสาธารณะมากขึ้นด้วย

รายละเอียดโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณบ้านพักพนักงานการรถไฟ

ในการพัฒนาพื้นที่บริเวณบ้านพักพนักงานการรถไฟ ประกอบด้วยโครงการย่อย โดยมีองค์ประกอบของโครงการ ดังนี้

1. พื้นที่ร้านค้าชุมชน สินค้าท้องถิ่น ลานศิลปวัฒนธรรม / Bazaar
2. กลุ่มอาคารพาณิชย์พักอาศัย(New Mixed Use)

3. ชุมชนบ้านพักพนักงานการรถไฟ(New Community)
4. สวนสาธารณะชุมชน(Community Park & Recreation Area)
5. ที่จอดรถ(Parking)

พื้นที่ร้านค้าชุมชน สินค้าท้องถิ่น ลานศิลปวัฒนธรรม / Bazaar

การพัฒนาพื้นที่สำหรับร้านค้าชุมชน ใช้พื้นที่บริเวณที่โล่งว่างเปล่าหน้าสถานีรถไฟ ซึ่งพร้อมจะได้รับการพัฒนา กำหนดให้เป็นพื้นที่สำหรับการพาณิชย์กรรมต่อเนื่องจากสวนของศูนย์แสดงสินค้า เป็นพื้นที่สำหรับรายค้าย่อยเพื่อรองรับการขยายตัวด้านพาณิชย์กรรมของเมืองและเพื่อเป็นการเสริมสร้างกิจกรรมในพื้นที่ให้มีความหลากหลาย โดยสร้างเป็นอาคารชั้นเดียว เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการพัฒนาพื้นที่ขนาดใหญ่ในระยะยาวต่อไป สามารถที่จะรื้อถอนได้ง่าย เน้นการสร้างลานอเนกประสงค์ ซึ่งสามารถรองรับการประกอบกิจกรรมได้หลากหลายทั้งด้านการค้า สามารถจัดเป็นตลาดนัดยามค่ำคืน หรือจัดการแสดงตามเทศกาลต่างๆ ซึ่งเน้นกิจกรรมทางด้านศิลปวัฒนธรรมของท้องถิ่น สำหรับร้านค้าอนุญาตให้มีการขายสินค้าที่หลากหลายเพื่อสร้างสีสันและเป็นการดึงดูดให้ประชาชนเข้ามาใช้พื้นที่ ทำให้พื้นที่มีชีวิตชีวา ให้เป็นศูนย์รวมกิจกรรมของชุมชน และยังสามารถสร้างรายได้ให้กับเจ้าของพื้นที่ ซึ่งได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้อีกทางหนึ่งด้วย

กลุ่มอาคารพาณิชย์พักอาศัย(New Mixed use)

การคาดการณ์ความต้องการที่อยู่อาศัย ตามมาตรฐานของกรมผังเมือง การประยุกต์เอาความหนาแน่นรวมเพื่อการอยู่อาศัยมาประกอบการวิเคราะห์ตามแนวความคิดเพื่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยที่เหมาะสม การคาดการณ์ความต้องการที่ดินเพื่ออยู่อาศัย พบว่า ในปี พ.ศ. 2555 ความต้องการที่อยู่อาศัยจังหวัดขอนแก่นจะมีความต้องการพื้นที่ประมาณ 50 ตร.กม.(30,000 ไร่) เพื่อรองรับกับการเพิ่มของประชากร ความหนาแน่นรวมของที่อยู่อาศัยในเขตเทศบาลนครขอนแก่น สามารถเห็นได้จาก ร้อยละ 42 ของจำนวนประชากรทั้งหมดในเขตเทศบาลที่เพิ่มขึ้น สามารถเข้าไปอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครขอนแก่นซึ่งจัดหาได้สำหรับประชากรเพียงร้อยละ 28 เท่านั้น(คณะที่ปรึกษาในการจัดทำผังเค้าโครงในการพัฒนาเมือง, 2541: 91)

ความต้องการพื้นที่เพื่อพาณิชย์กรรม ในเขตเทศบาลนครขอนแก่นคาดว่าความต้องการที่ดินเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ จะเป็นไปตามกระแสความเจริญเติบโตของเศรษฐกิจตามระยะเวลาของการวางแผน ซึ่งในปี พ.ศ. 2555 ความต้องการที่ดินเพื่อพาณิชย์กรรมจะเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 120 (คณะที่ปรึกษาในการจัดทำผังเค้าโครงในการพัฒนาเมือง, 2541: 94)

การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางด้านเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ทำให้เห็นแนวโน้มการขยายตัวที่เพิ่มขึ้นอย่างมากของการค้าส่ง/ค้าปลีกและการผลิต สะท้อนให้เห็นความต้องการ พื้นที่สำหรับจัดเก็บสินค้าหรืออาคารคลังสินค้า อาคารพาณิชย์สำหรับการค้าปลีกและสาธารณูปการเพื่อการคมนาคมขนส่งสินค้า

ในการวางแผนเพื่อการรองรับการขยายตัวด้านพาณิชย์กรรมของเมืองขอนแก่น ของพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟขอนแก่น ในการศึกษาครั้งนี้ เป็นการพัฒนาพื้นที่ในระยะสั้น(Short Term, 5-10 ปี) ซึ่งเป็นการพัฒนาเพื่อแก้ปัญหาในพื้นที่ที่ส่งผลกระทบต่อเมือง โดยเน้นการแก้ปัญหาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อเพิ่มมูลค่าที่ดิน

(Land Value) โดยการกำหนดความหนาแน่นของประชากรคำนึงถึงคุณภาพของสิ่งแวดล้อมและจำกัดความหนาแน่น จึงกำหนดค่าความหนาแน่นของประชากรในรูปของการกำหนดสัดส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (Floor Area Ratio, F.A.R.) โดยกำหนดให้มีค่ามากที่สุดเท่ากับ 3 : 1 (อ้างอิงจากความหนาแน่นและคงความสูงโดยเฉลี่ยในพื้นที่ศึกษาเท่ากับ 3 ชั้น) สัดส่วนพื้นที่ว่าง (Open Space Ratio, O.S.R.) เท่ากับร้อยละ 20 ซึ่งการกำหนดสัดส่วนดังกล่าวจะเป็นการกำหนดแนวเส้นขอบฟ้า (Sky Line) และได้พื้นที่ว่างเพื่อคุณภาพชีวิต ประกอบกับความหนาแน่นของประชากรเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ในปัจจุบันและในการพัฒนาในระยะสั้น ซึ่งสามารถแก้ปัญหาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและความเสื่อมโทรมของพื้นที่ได้ และเป็นการเตรียมพร้อมเพื่อการพัฒนาในขั้นต่อไป

ชุมชนบ้านพักพนักงานการรถไฟ (New Community)

พื้นที่บ้านพักของพนักงานการรถไฟที่มีสภาพเสื่อมโทรม ซึ่งมีพื้นที่ประมาณ 59,000 ตารางเมตร ในการวางผังพื้นที่ใหม่ได้มีการรวมกลุ่มอาคารบ้านพักพนักงานให้เป็นหน่วยใหญ่ ให้มีการใช้พื้นที่น้อยลงซึ่งออกแบบโดยการขยายตัวในแนวดิ่งโดยเพิ่มจำนวนชั้นมากขึ้นจากความสูงของอาคารเดิม โดยสามารถรองรับจำนวนบุคลากรที่มีอยู่ประมาณ 60 ครอบครัว ซึ่งจะเป็นที่อยู่อาศัยลักษณะอาคารชุดพักอาศัย (Apartment) จำนวน 60 หน่วย โดยใช้พื้นที่จากการคำนวณพื้นที่ใช้สอยเดิมของบ้านพักซึ่งมีพื้นที่โดยเฉลี่ยประมาณ 126 ตารางเมตร ดังนั้นจึงกำหนดพื้นที่ใช้สอยภายในอาคารต่อครอบครัวเท่ากับ 126 ตารางเมตร ซึ่งจะต้องใช้พื้นที่สำหรับพักอาศัยสำหรับพนักงานการรถไฟจำนวน 60 ครอบครัวเท่ากับ $(126 \times 60) = 7,560$ ตารางเมตร โดยการกำหนดความสูงของอาคารกำหนดให้มีความสูงที่ระดับ 3 ชั้น อ้างอิงจากความสูงโดยเฉลี่ยของอาคารภายในพื้นที่ใกล้เคียง เป็นการกำหนดแนวเส้นขอบฟ้า และเป็นการควบคุมความหนาแน่นไม่มีความหนาแน่นของประชากรในพื้นที่มากเกินไป สำหรับพื้นที่ที่จัดสรรจากข้อกำหนดให้อาคารชุดพักอาศัยในเขตเทศบาลให้มีพื้นที่จัดรถยนต์ 1 คันต่อ 2 ครอบครัว แต่เพื่อความเหมาะสมและการขยายตัวที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคตจึงกำหนดให้มีที่จอดรถ 1 คันต่อครอบครัว จำนวนที่จอดรถสำหรับพนักงานการรถไฟในโครงการเท่ากับ 60 คัน ซึ่งจะใช้พื้นที่เท่ากับ $(60 \times 27.5) = 1,650$ ตารางเมตร และมีพื้นที่สำหรับกิจกรรมนันทนาการชุมชน สโมสรการรถไฟ สวนสาธารณะ และสนามกีฬา และพื้นที่เปิดโล่ง ซึ่งจะกำหนดสัดส่วนพื้นที่ว่าง OSR (Open Space Ratio) เท่ากับร้อยละ 50 เป็นอย่างน้อย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการรักษาสภาพแวดล้อมชุมชนให้มีสภาพดีมีความร่มรื่น และน่าอยู่

สวนสาธารณะชุมชน (Community Park & Recreation Area)

จากการพัฒนาพื้นที่เพื่อสร้างที่อยู่อาศัย และอาคารพาณิชย์พักอาศัย โดยการพัฒนาเป็นไปในแนวดิ่ง มีความสูงโดยเฉลี่ย 3 ชั้น ทำให้มีพื้นที่ว่างสำหรับพัฒนาเพื่อเป็นพื้นที่สำหรับกิจกรรมนันทนาการของชุมชนได้ โดยแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่นันทนาการชุมชน เสนอแนะให้จัดสร้างสวนสาธารณะชุมชน ซึ่งใช้พื้นที่ที่ได้จากการกำหนดสัดส่วนพื้นที่ว่าง OSR (Open Space Ratio) ในการออกแบบสวนสาธารณะชุมชน ได้ออกแบบแยกออกเป็น 2 สวน คือ ส่วนกิจกรรมประเภท Passive Recreation เป็นการพักผ่อนหย่อนใจที่ไม่ใช้การออกกำลังกาย ออกกำลังกาย แต่เป็นไปในลักษณะความสงบ การผ่อนคลายความเหน็ดเหนื่อย และกิจกรรมประเภท Active Recreation เป็นการพักผ่อนหย่อนใจที่ต้องออกกำลังกาย โดยสวนสาธารณะเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญ

มากสำหรับความเป็นอยู่แบบเมือง(Urban Life) ซึ่งในการพัฒนาครั้งนี้นอกจากสวนสาธารณะจะเป็นพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจแล้วยังใช้เป็นพื้นที่กันชน(Buffer) ระหว่างพื้นที่พาณิชยกรรมกับพื้นที่อยู่อาศัยด้วย

5.4.2 แนวทางในการวางผังการคมนาคม และการแก้ปัญหาการจราจร

แนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงระบบการสัญจร มีเป้าหมายหลักในการลดความหนาแน่นของการจราจร และส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชน และการสัญจรด้วยการเดินเท้า

1) การตัดถนนเพิ่มภายในพื้นที่ เพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณสถานี เนื่องมาจากการสัญจรผ่าน(Through Traffic) ของยานพาหนะที่ใช้เส้นทางถนนรื่นรมย์มุ่งหน้าสู่สถานีรถไฟเพื่อเป็นทางผ่านเข้าออกระหว่างใจกลางเมืองกับภายนอกซึ่งมีการสัญจรตัดกัน(Cross Circulation) กับรถที่จะมายังสถานีรถไฟ โดยการตัดถนนเพิ่มภายในพื้นที่จะเป็นการสร้างทางเลือกในการสัญจร และสามารถจัดระบบการสัญจรใหม่ให้เป็นระบบได้ดีขึ้น โดยจากการวางผังใหม่จะมีการจัดระบบการสัญจร แยกเส้นทางหลักและเส้นทางรอง (Service Way) และทำการจัดระเบียบเส้นทางและทิศทางการเดินรถใหม่ให้ตอบสนองการใช้งานได้อย่างสะดวกทั่วถึงสอดคล้องกับระบบการสัญจรของเมืองอย่างเป็นระบบ

2) จัดพื้นที่จอดรถให้เพียงพอ โดยจะไม่ให้มีการจอดบนช่องทางการจราจร ซึ่งในการวางผังโครงการจะต้องมีการออกแบบจัดเตรียมที่จอดรถทั้งรถยนต์ผู้มาใช้บริการ รถรับ-ส่งสินค้า>Loading) เส้นทางหลัก เส้นทางรอง(Service Way) ให้สามารถใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

3) เสนอแนะแนวทางการจัดระเบียบเส้นทางจราจรในพื้นที่ต่อเนื่อง และเสนอให้มีการจัดเส้นทางรถประจำทางขนส่งมวลชนที่เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟ ไปยังศูนย์การคมนาคมระบบอื่น ได้แก่ บขส. ขอนแก่น สถานีขนส่งปรับอากาศ และสนามบินพาณิชย์ขอนแก่น และจัดจุดรับส่งในโครงการอย่างเป็นสัดส่วนเพียงพอ

4) ปรับปรุง และ สร้างเส้นทางเดินเท้า(Pedestrian Path) ที่ใช้เชื่อมต่อระหว่างสถานที่สำคัญทั้งในโครงการและสถานที่สำคัญของเมือง ให้มีขนาดเหมาะสมกับปริมาณการสัญจร จัดระเบียบและเพิ่มเติมองค์ประกอบภูมิทัศน์ถนน ได้แก่ ต้นไม้ ม้านั่ง เป็นต้น สำหรับระบบการสัญจรภายในพื้นที่โครงการ จะเน้นให้ใช้ระบบทางเดินเท้าควบคู่ไปกับเส้นทางสัญจรรถยนต์ปกติบางส่วน เพื่อมุ่งเน้นความสำคัญแก่คนและคุณภาพชีวิตเป็นหลัก โดยพยายามให้มีการจราจรของรถยนต์น้อยที่สุด บางส่วนจัดให้เป็นย่านเดินเท้าโดยเฉพาะ (Pedestrian Mall) โดยมีการจัดองค์ประกอบภูมิทัศน์ถนนตามความเหมาะสม

โดยการพัฒนาและปรับปรุงระบบคมนาคมขนส่งและการสัญจร จะพิจารณาเป็น 5 ประเด็น คือ 1) ถนนสำหรับการสัญจรของรถยนต์ เช่น รถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารสาธารณะ รถเก็บขยะ 2) จุดจอดรถบริการ เช่น จักรยานยนต์รับจ้าง รถสามล้อ 3) ทางรถจักรยาน 4) ทางเท้า 5) ที่จอดรถ ซึ่งมีแนวคิดในการพัฒนา ดังนี้

1) ถนนสำหรับการสัญจรของรถยนต์

พัฒนาโครงข่ายการสัญจรให้เข้าสู่พื้นที่ได้สะดวกจากถนนสายหลักนอกโครงการและสามารถเชื่อมต่อภายในโครงการได้อย่างทั่วถึง

2) จุดจอดรถบริการ

จัดหาที่จอดรถสำหรับรองรับการโดยสารสาธารณะ ที่จะเชื่อมต่อการสัญจรจากรถไฟ ไปยังระบบขนส่งสาธารณะของเมือง

3) ทางรถจักรยาน

ส่งเสริมการใช้รถจักรยาน เพื่อลดมลพิษภายในชุมชน โดยจัดเตรียมระบบทางจักรยานที่สะดวกและปลอดภัย รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ใช้รถจักรยาน

4) ทางเท้า

จัดระบบทางเท้าให้มีความต่อเนื่อง ปลอดภัยจากรถยนต์ และมีความร่มรื่น เพื่อส่งเสริมการเดินเท้าภายในชุมชน

5) ที่จอดรถ

จัดหาพื้นที่จอดรถให้เพียงพอ ทั้งการจอดแบบระยะสั้นและระยะยาว คือ การจอดริมถนนและการจอดในลานจอดรถ

การดำเนินการการพัฒนา

1) ถนนสำหรับการสัญจรของรถยนต์

- พัฒนาระบบถนนให้ทั่วถึงทั้งพื้นที่ ด้วยการเชื่อมต่อกับถนนเดิม โดยคำนึงถึงลำดับศักดิ์ของถนนจากการเชื่อมต่อกับถนนภายนอกโครงการ
- ปรับปรุงพื้นผิวจราจรให้มีความเรียบ ต่อเนื่อง ในส่วนของทางข้ามถนนด้วยการปูพื้นด้วยวัสดุที่แตกต่างจากผิวจราจร เพื่อการรับรู้ถึงการชะลอความเร็วรถให้ปลอดภัยต่อคนใช้ถนน
- จัดหาที่จอดรถทั้งแบบจอดระยะสั้นและจอดระยะยาว เช่น การจอดริมถนน ลานจอดรถ ให้เพียงพอ เพื่อลดปริมาณการจราจร และมลภาวะทางอากาศที่เป็นปัญหาในปัจจุบัน

2) จุดจอดรถบริการ

- กำหนดพื้นที่เฉพาะสำหรับจอดรถโดยสารสาธารณะที่เหมาะสม สามารถเชื่อมต่อการสัญจรจากรถไฟ
- กำหนดพื้นที่และขอบเขตไม่ให้เกิดขวางทางสัญจรบนทางเท้า

3) ทางรถจักรยาน

- จัดเตรียมช่องจราจรสำหรับรถจักรยานเพื่อลดมลภาวะ โดยมีความกว้างประมาณ 1.8-2.4 เมตร เพื่อสนับสนุนการออกกำลังกายโดยมีความปลอดภัยจากรถยนต์ และไม่กีดขวางทางเดินเท้า
- มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรถจักรยานและคำนึงถึงความสะดวกในการเปลี่ยนระบบการเดินทาง

4) ทางเท้า

- จัดระบบทางเท้าให้มีความต่อเนื่อง สามารถเชื่อมต่อกันได้ทั่วถึง และสามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะได้สะดวก โดยการปรับปรุงทางเท้าเดิมให้ดีขึ้น และเชื่อมต่อทางเท้าใหม่ โดยมีขนาดความกว้าง ประมาณ 1.5 – 3.6 เมตร ตามความเหมาะสมของกิจกรรม

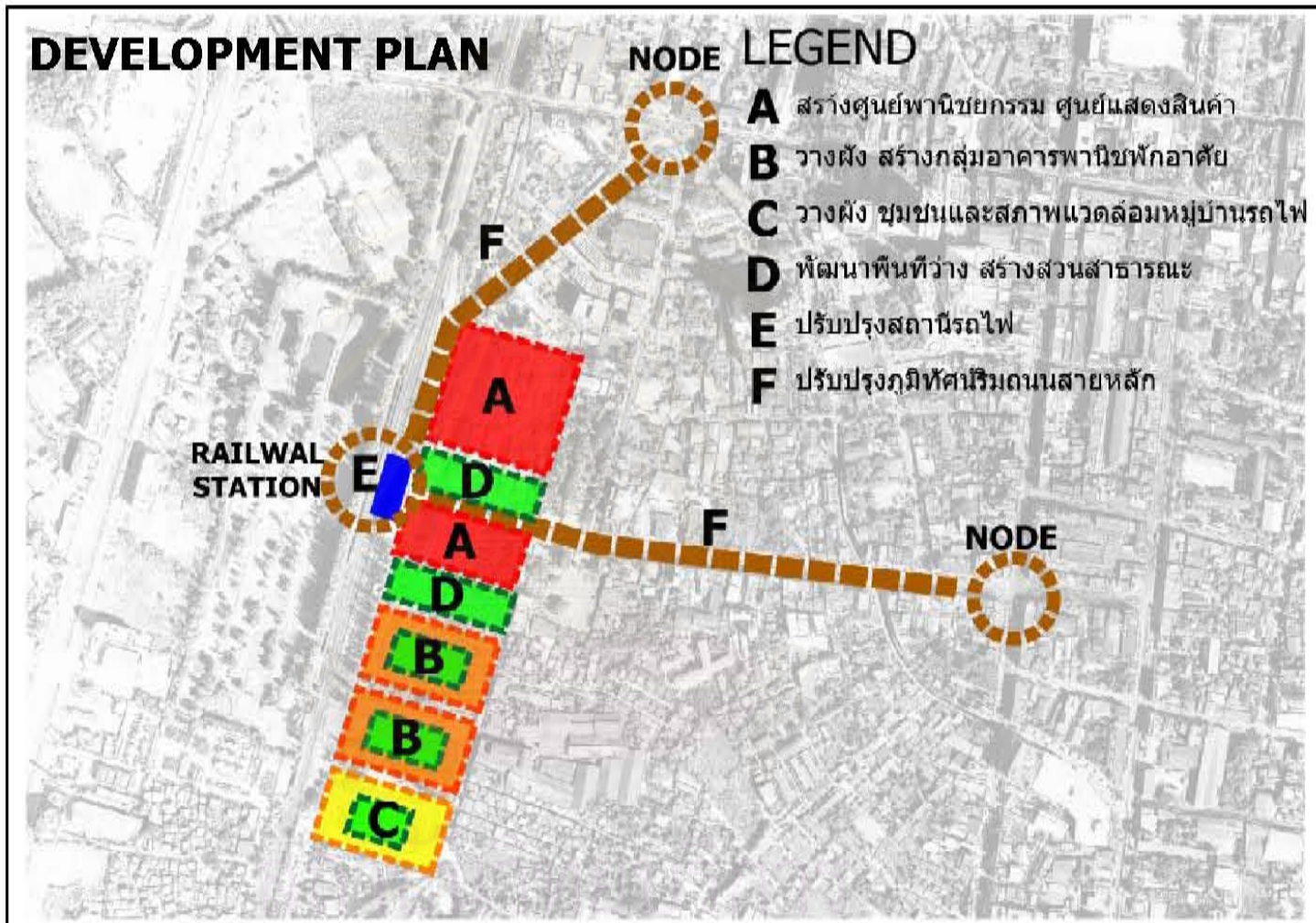
- จัดระเบียบทางเท้าให้มีความสะดวกในการสัญจร ควบคุมการตั้งร้านค้าแผงลอยในทางเท้าของพื้นที่โครงการ
 - จัดระเบียบอุปกรณ์บนถนน และสิ่งอำนวยความสะดวกที่ตั้งอยู่บนทางเท้า เช่น ตู้โทรศัพท์สาธารณะ ถังขยะ โคมไฟ เป็นต้น ให้เป็นระเบียบและกีดขวางทางเดินเท้าให้น้อยที่สุด
- 5) ที่จอดรถ
- การจัดแบบระยะสั้น อาศัยการจอดรถริมถนนแบบขนานกับทางเท้า เพื่อประหยัดพื้นที่ของทางสัญจร โดยกำหนดความกว้าง 2.4 เมตร และยาว 6 เมตรต่อการจอดรถ 1 คัน เพื่อรองรับการจอดของผู้ใช้ที่มาจากนอกพื้นที่ และการจอดของการใช้บริการด้านการค้าภายในชุมชน
 - การจอดระยะยาว คือ การจอดในลานจอดรถ เพื่อรองรับผู้พักอาศัยในชุมชนพนักงานการรถไฟและผู้ประกอบการในอาคารพาณิชย์ โดยกระจายตามตำแหน่งที่เหมาะสมต่อเชื่อมต่อการเดินเท้า

5.4.3 แนวทางในพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่โล่ง

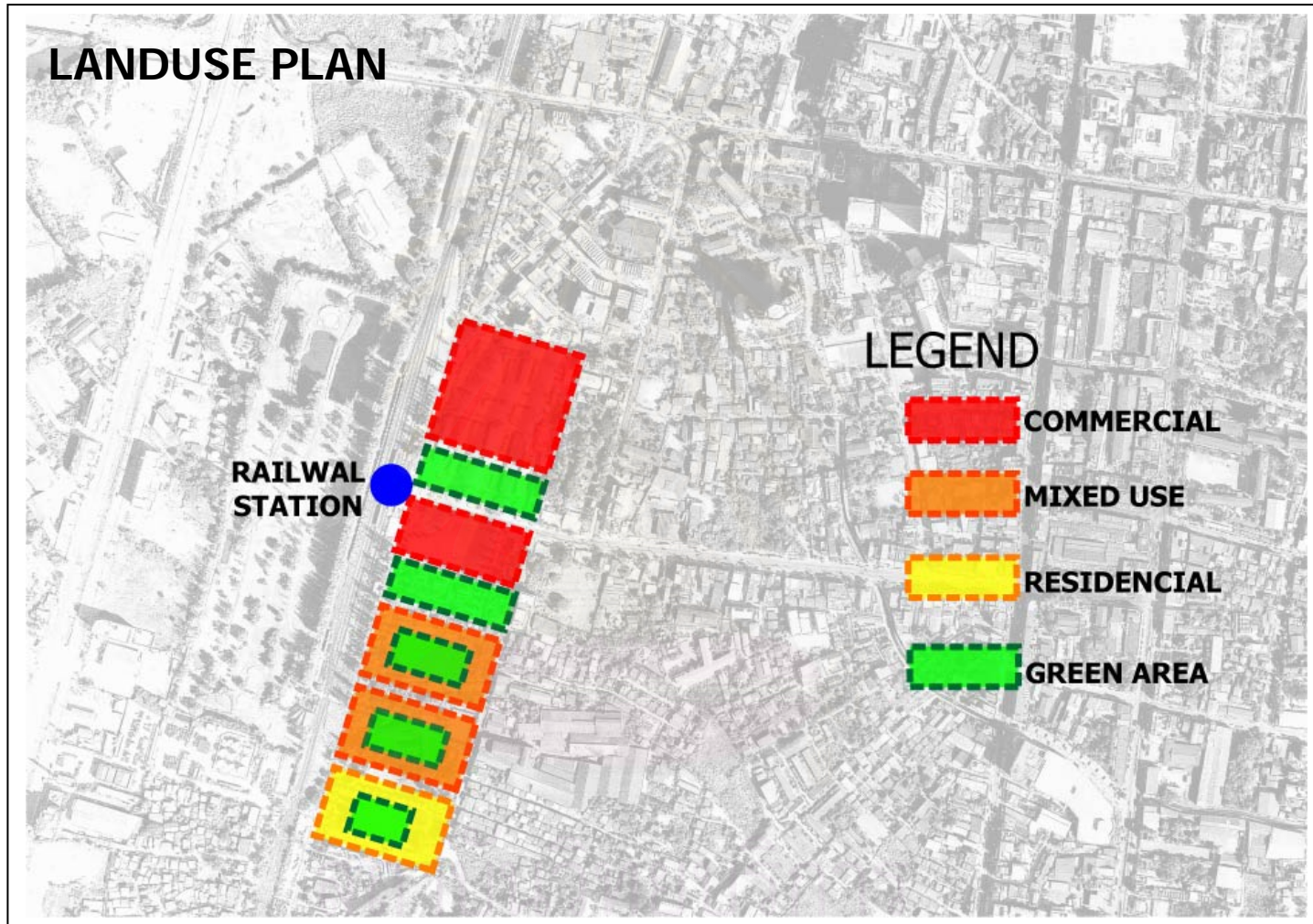
การกำหนดพื้นที่โล่งว่างภายในพื้นที่โครงการ จะกำหนดค่า O.S.R.(Open Space Ratio) เท่ากับร้อยละ 50 เป็นอย่างน้อย มีวัตถุประสงค์คือรักษาสภาพแวดล้อม โดยจะทำการจัดรวมที่โล่งว่างให้สามารถใช้ประโยชน์ กิจกรรมทางการค้าและกิจกรรมทางสังคมตลอดจนเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ โดยที่ว่างเหล่านี้จะถูกวางให้เป็นระบบที่สัมพันธ์กับการใช้สอยและมีความเชื่อมโยงต่อเนื่องกัน เพื่อสร้างคุณภาพทางด้านกายภาพให้กับพื้นที่โครงการด้วย

พื้นที่โครงการบริเวณสถานีรถไฟขอนแก่น ถือได้ว่าเป็นประตูสู่เมืองขอนแก่นและเมื่อมีการพัฒนาตามแผนพัฒนาตามศักยภาพของพื้นที่ก็จะเป็นประตูสู่ภูมิภาค พื้นที่โครงการโดยรวมจึงควรสร้างให้เกิดเอกลักษณ์แก่พื้นที่ ให้มีบรรยากาศแสดงออกถึงเอกลักษณ์พื้นถิ่น ส่งเสริมให้มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย สวยงาม โดยมีแนวทางในการปรับปรุงด้านภูมิทัศน์ ดังนี้

- 1) ปรับปรุงภูมิทัศน์ริมถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนวิรัตน์ ซึ่ง เป็นถนนสายหลักที่เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่โครงการกับใจกลางเมืองขอนแก่น และปรับปรุงภูมิทัศน์ถนนภายในโครงการให้มีความกลมกลืนร่มรื่น สวยงาม เป็นระเบียบ
- 2) ปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณวงเวียนหน้าสถานีรถไฟให้มีความโดดเด่น เพื่อเน้นจุดหมายตา (Landmark) ของโครงการ
- 3) เปิดมุมมองสู่สถานที่สำคัญในโครงการและสร้างความต่อเนื่องไปยังพื้นที่ใกล้เคียง
- 4) พัฒนาพื้นที่โล่งว่างทั้งที่มีอยู่เดิมและที่จะเกิดขึ้นใหม่ เป็นพื้นที่โล่งว่าง หรือสวนสาธารณะให้ประชาชนได้ใช้พื้นที่เพื่อประกอบกิจกรรมนันทนาการและพักผ่อนหย่อนใจ
- 5) ควบคุมรูปแบบและวัสดุของอุปกรณ์ประดับถนน (Street Furniture) อุปกรณ์ประดับพื้นที่และป้ายสัญลักษณ์ต่างๆ ให้มีความสวยงาม เหมาะสมกับประโยชน์ใช้สอย และมีเอกลักษณ์
- 6) เน้นการจัดภูมิสถาปัตยกรรมที่ใช้พืชพรรณไม้ท้องถิ่น เพื่อเป็นการสร้างเอกลักษณ์แก่พื้นที่

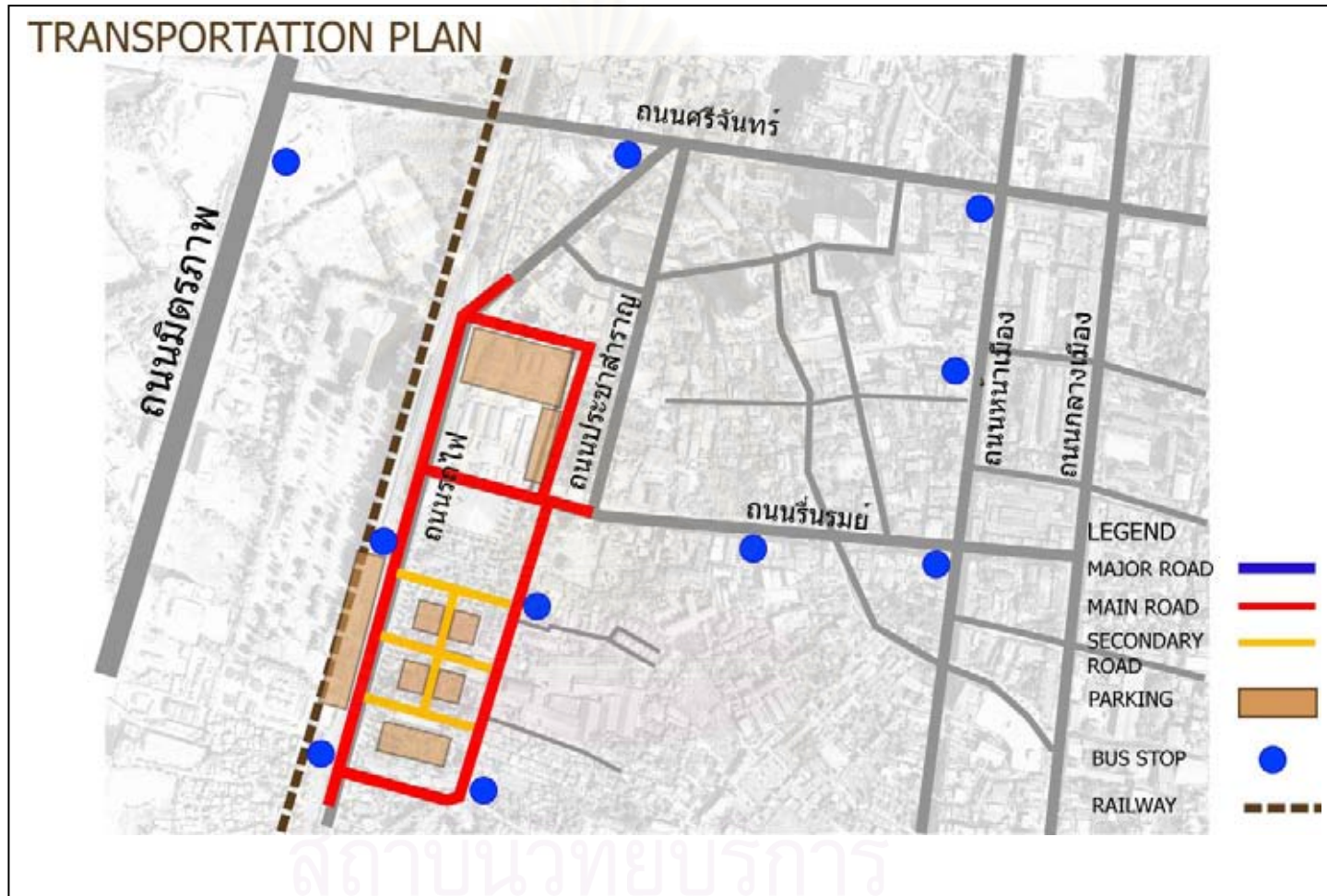


แผนที่ 5-5 แผนที่ แสดงการพัฒนาพื้นที่



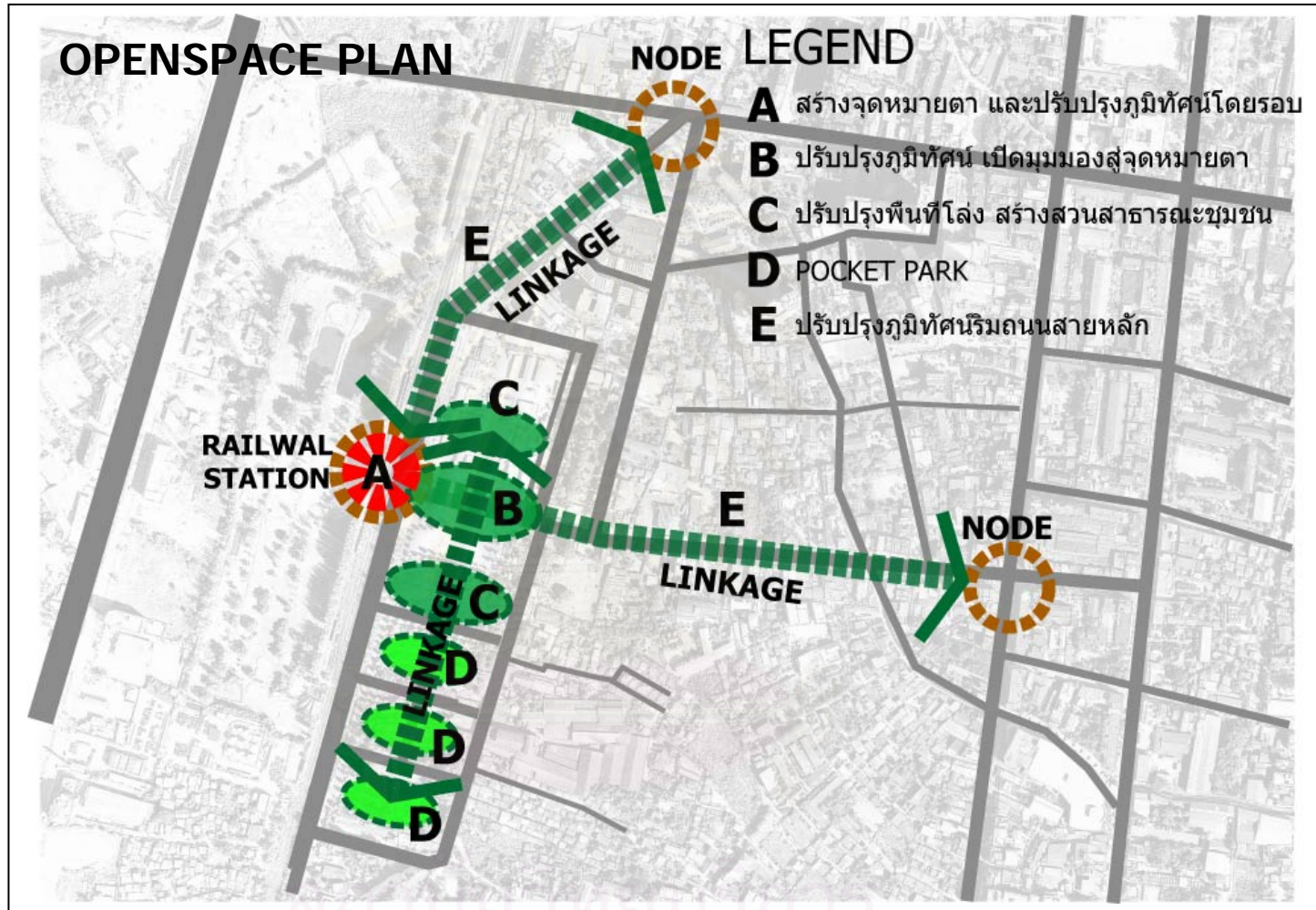
แผนที่ 5-2 แผนที่แสดงแนวความคิดในใช้ประโยชน์ที่ดิน

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

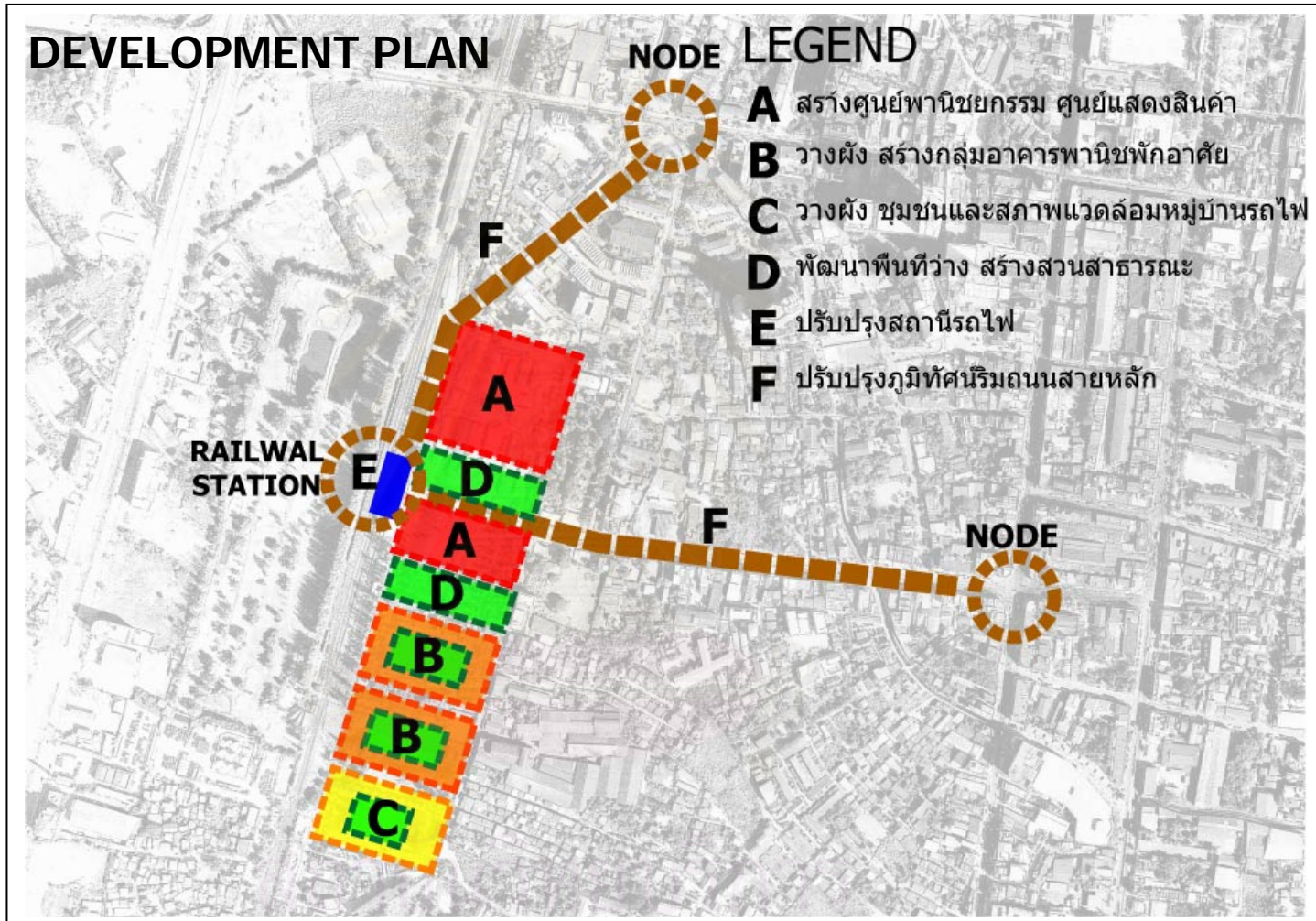


สถาบันนวัตกรรมการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 5-3 แผนที่แสดงแนวความคิดในการวางผังการจราจร

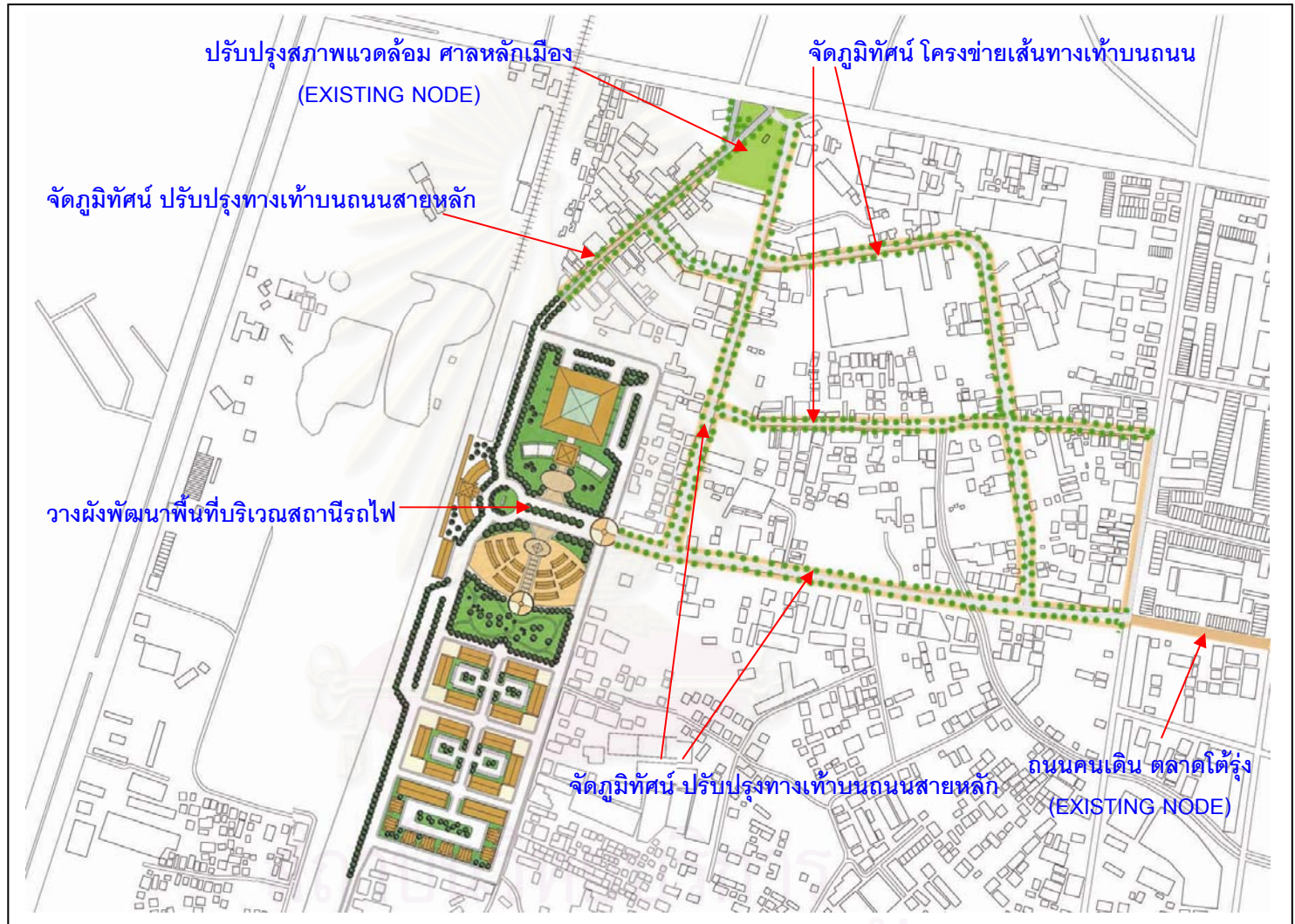


แผนที่ 5-4 แผนที่แสดงแนวความคิดในการปรับปรุงภูมิทัศน์ และพื้นที่โล่ง



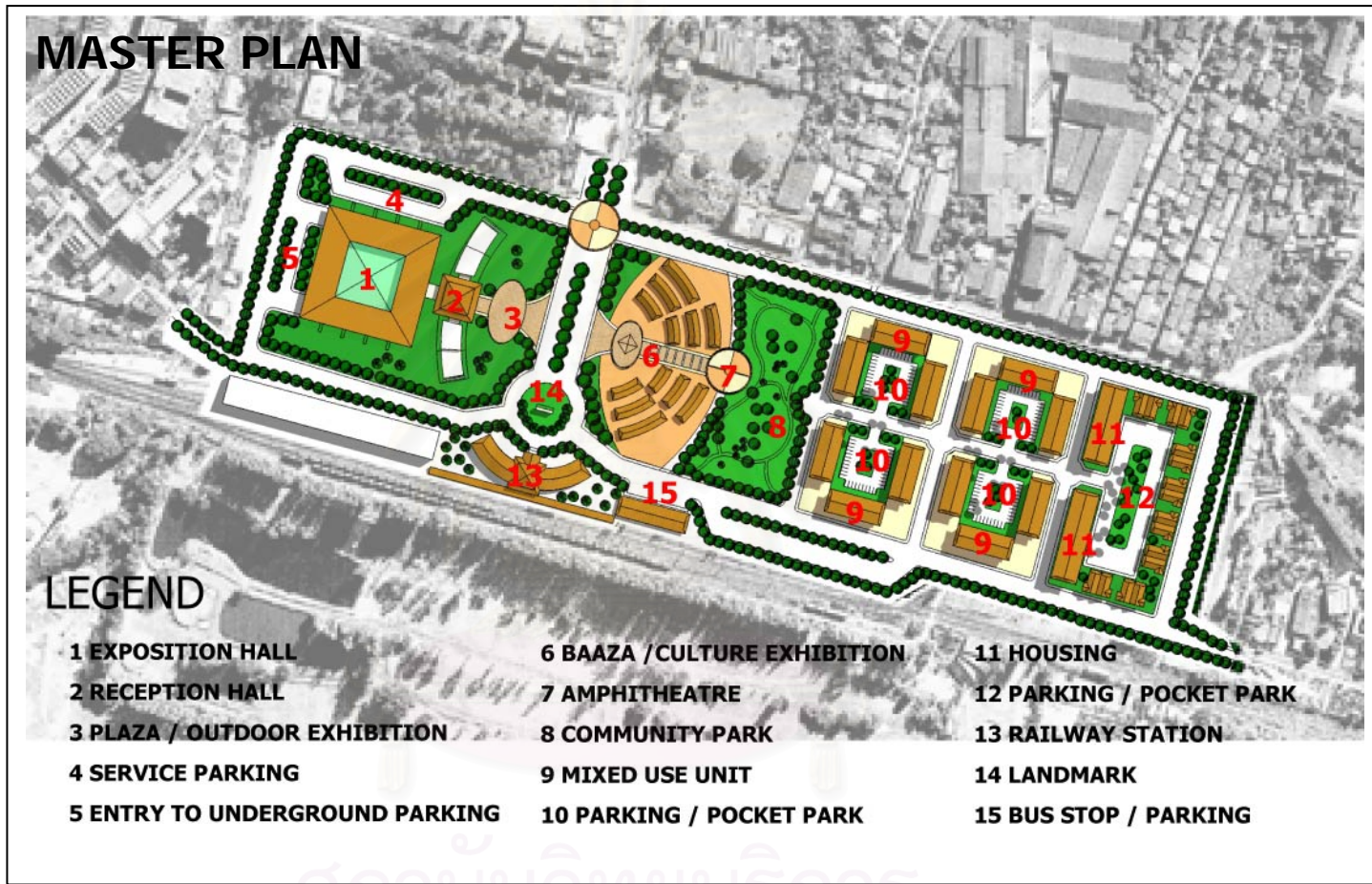
แผนที่ 5-5 แผนที่แสดงการพัฒนาพื้นที่

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 5-6 แผนที่แสดงการพัฒนาพื้นที่โดยรวม

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 5-1 ผังเฉพาะ พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟขอนแก่น

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

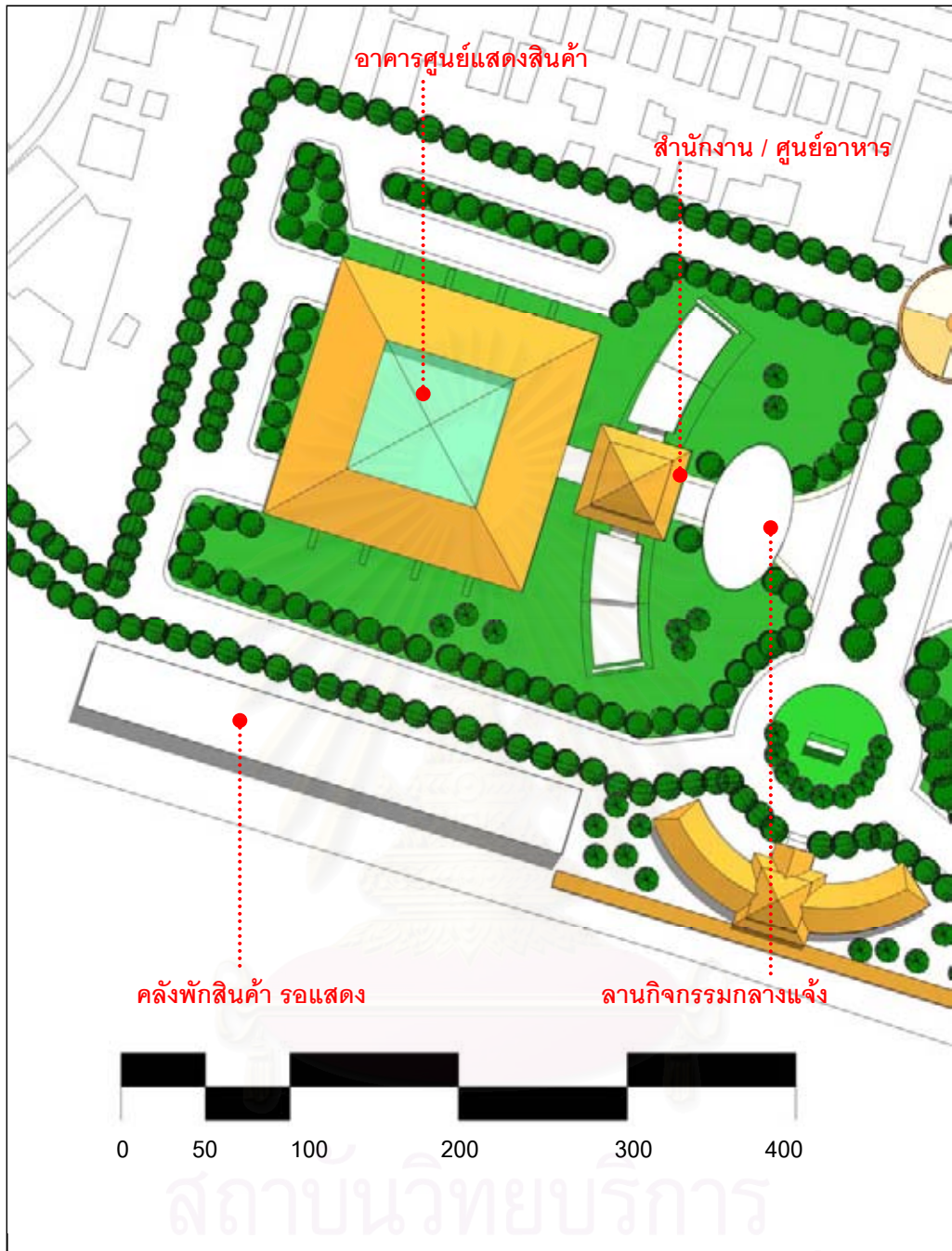


รูปที่ 5-2 ทศนิยมภาพโครงการจากทางทิศเหนือ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 5-3 ทศนิยมภาพโครงการจากทางทิศใต้
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 5-4ผังขยายบริเวณที่ 1

โครงการศูนย์แสดงสินค้า(Regional Exposition Center)

เป็นศูนย์แสดงสินค้า ระดับภูมิภาค กลุ่มประเทศความร่วมมือลุ่มน้ำโขง

รายละเอียดโครงการ

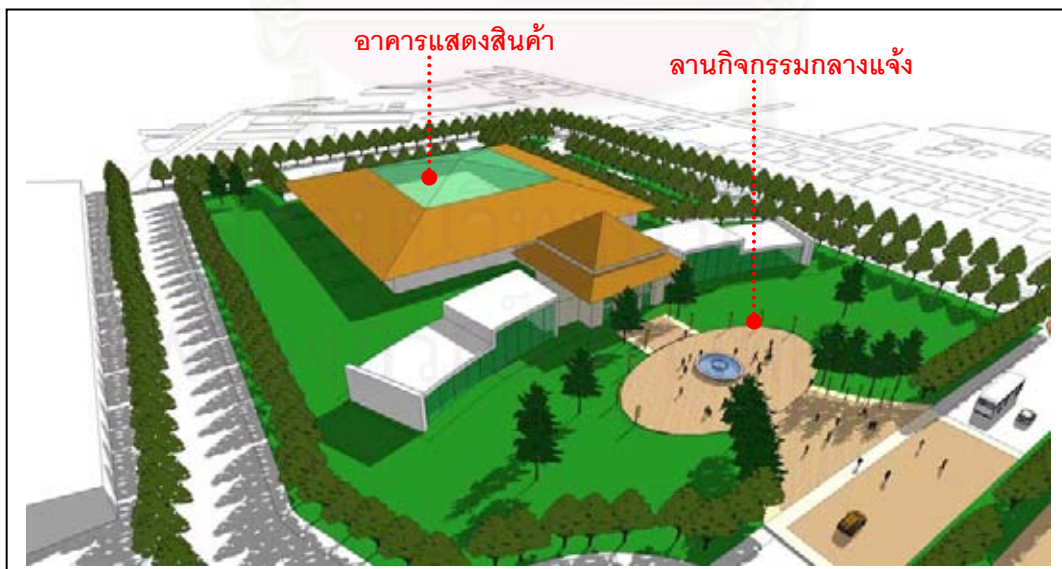
พื้นที่โครงการประมาณ 15000 ตร.ม. จอดรถ 125 คัน

- 1 ส่วนส่งเสริมการค้าจำหน่ายและกระจายสินค้า
- 2 ศูนย์ประสานงาน และสำนักงาน
- 3 ศูนย์อาหารและห้องอาหาร
- 4 ลานกิจกรรมกลางแจ้ง



รูปที่ 5-5 ทศนิยมภาพพื้นที่ตลาดรถไฟ หลังการพัฒนา

การพัฒนาพื้นที่บริเวณตลาดรถไฟ พัฒนาให้เป็นศูนย์แสดงสินค้า ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ การค้าระหว่างประเทศในกลุ่มความร่วมมือลุ่มน้ำโขง โดยมีสวนแสดงสินค้าภายในอาคาร สวนอาคารรับรอง และสวนแสดงและจัดนิทรรศการกลางแจ้ง โดยคำนึงถึงคุณภาพของพื้นที่โล่ง รูปแบบอาคารให้ความรู้สึกอบอุ่น และเพื่อเป็นการประหยัดพลังงานจึงออกแบบให้มีช่องแสง (Sky Light) จากหลังคาจึงทำให้ได้รับแสงธรรมชาติ สำหรับที่จอดรถ เนื่องจากต้องการพื้นที่จอดรถจำนวนมาก การจอดรถภายนอกจึงไม่เพียงพออีกทั้งยังทำให้เสียพื้นที่สำหรับจัดภูมิทัศน์ จึงให้จอดรถใต้ดิน เป็นชั้นจอดรถใต้ดิน 2 ชั้น ซึ่งสามารถรองรับที่จอดรถ

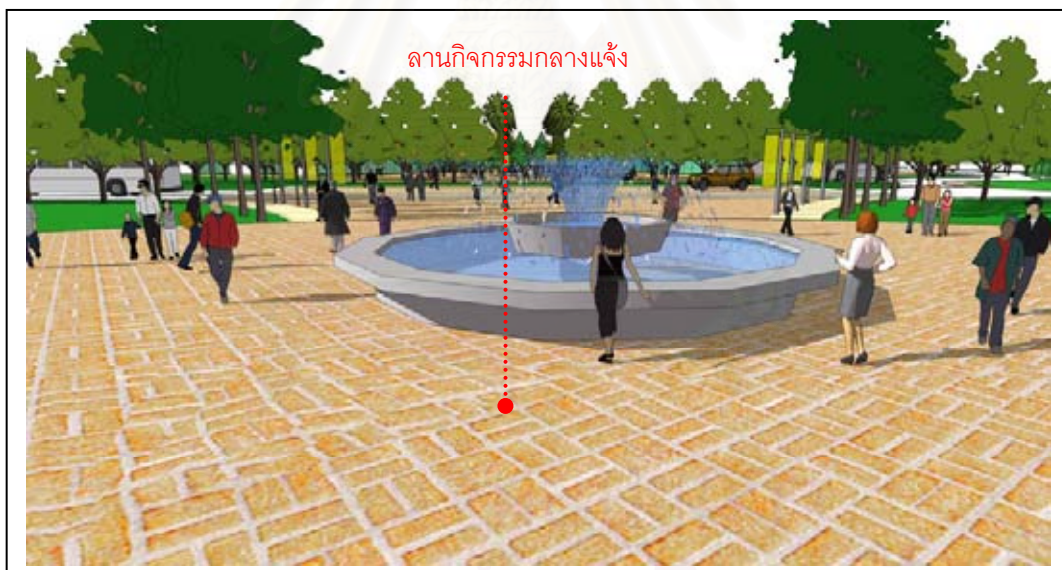


รูปที่ 5-6 ทศนิยมภาพพื้นที่ตลาดรถไฟ หลังการพัฒนา

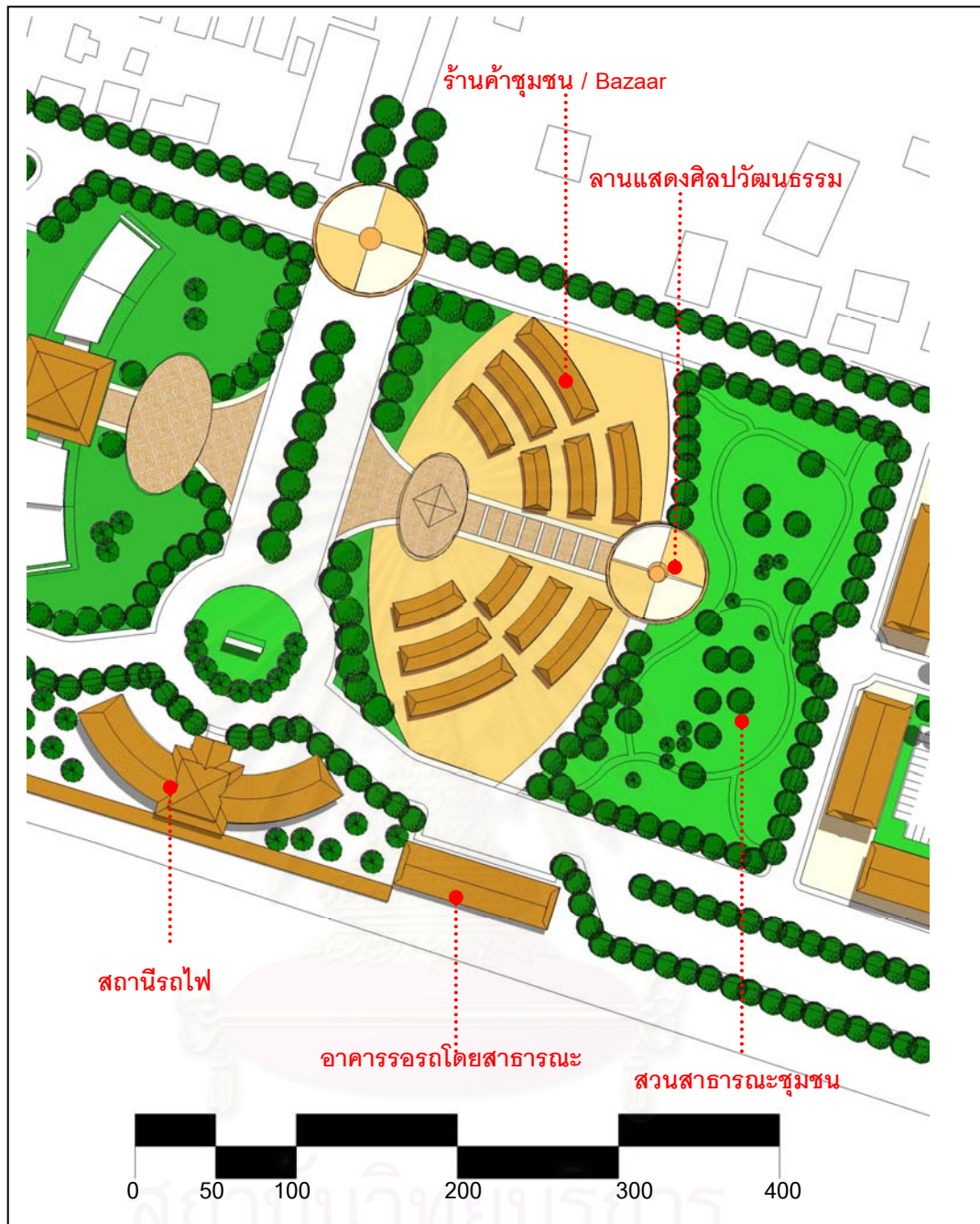


รูปที่ 5-7 ทศนียภาพลานแสดงสินค้า และจัดนิทรรศการกลางแจ้ง

ลานแสดงสินค้าและจัดนิทรรศการกลางแจ้ง ออกแบบให้เป็นพื้นที่โล่ง สามารถจัดกิจกรรมได้หลายรูปแบบ และยังเป็นการเปิดมุมมองสู่อาคารแสดงสินค้า ส่งเสริมความสง่างามให้แก่ตัวอาคาร



รูปที่ 5-8 ทศนียภาพลานแสดงสินค้า และจัดนิทรรศการกลางแจ้ง



รูปที่ 5-10 ผังขยายบริเวณที่ 2 (ผังพัฒนาพื้นที่โล่ง)

โครงการพัฒนาพื้นที่ว่างเปล่า และสถานีรถไฟ

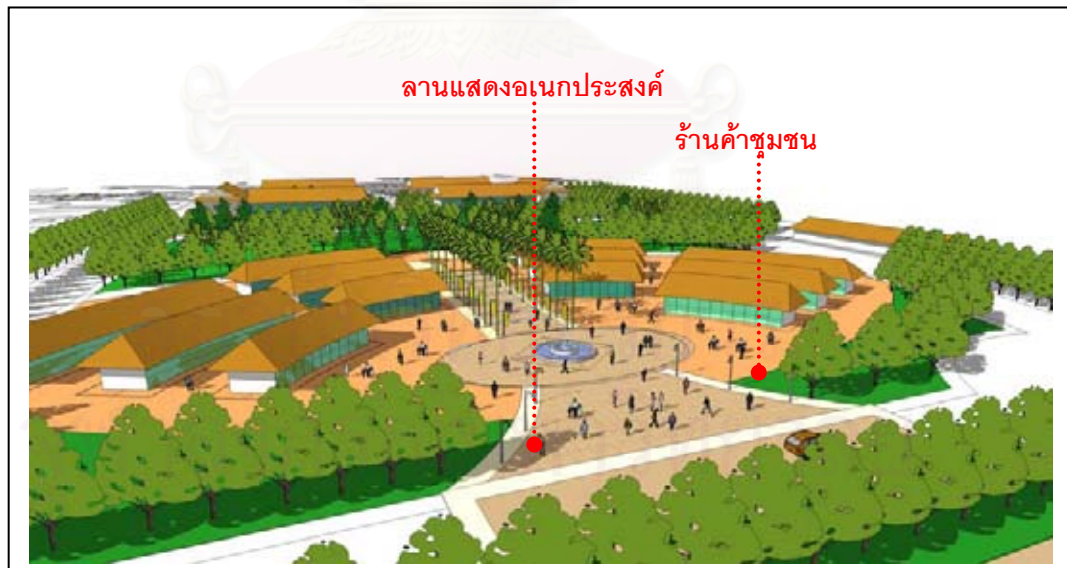
รายละเอียดโครงการ

1. พัฒนาพื้นที่ว่างเปล่าเป็นร้านค้าชุมชน ขายสินค้าท้องถิ่น สร้างกิจกรรมต่อเนื่องจากศูนย์แสดงสินค้า เพื่อเพิ่มสีสันให้แก่พื้นที่และสร้างรายได้ให้กับการรถไฟ มีลานสำหรับกิจกรรมทางศิลปวัฒนธรรม
2. สร้างสวนสาธารณะชุมชน เพื่อพัฒนาสภาพแวดล้อม และเพิ่มคุณภาพชีวิตของคนในชุมชน
3. ปรับปรุงสถานีรถไฟให้มีเอกลักษณ์ชัดเจน เป็นที่จดจำ เปรียบเสมือนประตูสู่จังหวัดขอนแก่น
4. จัดระบบขนส่งมวลชน เปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร จากรถไฟไปสู่การคมนาคมอื่น



รูปที่ 5-11 ทศนียภาพส่วนร้านค้าสินค้าพื้นถิ่น

การพัฒนาพื้นที่ในส่วนนี้ เสนอแนะให้จัดเป็นพื้นที่ร้านค้าชุมชน ที่ขายสินค้าพื้นถิ่น ผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร ซึ่งย้ายมาจากบริเวณตลาดรถไฟ แต่ปรับเปลี่ยนจากลักษณะการค้าส่ง ให้เป็นการขายปลีก เนื่องจากปัญหาจากการเป็นตลาดค้าส่ง ซึ่งส่งผลในหลายๆ ด้าน โดยในพื้นที่นี้ยังอนุญาตให้ขายสินค้าอื่นด้วย สร้างกิจกรรมให้แก่พื้นที่ รวมทั้งมีลานแสดงศิลปวัฒนธรรมท้องถิ่น สำหรับจัดกิจกรรมตามเทศกาลต่างๆ ด้วย พื้นที่ด้านหลังจัดเป็นสวนสาธารณะชุมชน ให้ประชาชนสามารถมาใช้พื้นที่สวนสาธารณะได้ อีกทั้งยังเป็นพื้นที่กันชน(Buffer) ระหว่างส่วนกิจกรรมการค้ากับที่พักอาศัยอีกด้วย



รูปที่ 5-12 ทศนียภาพส่วนร้านค้าสินค้าพื้นถิ่น และผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร



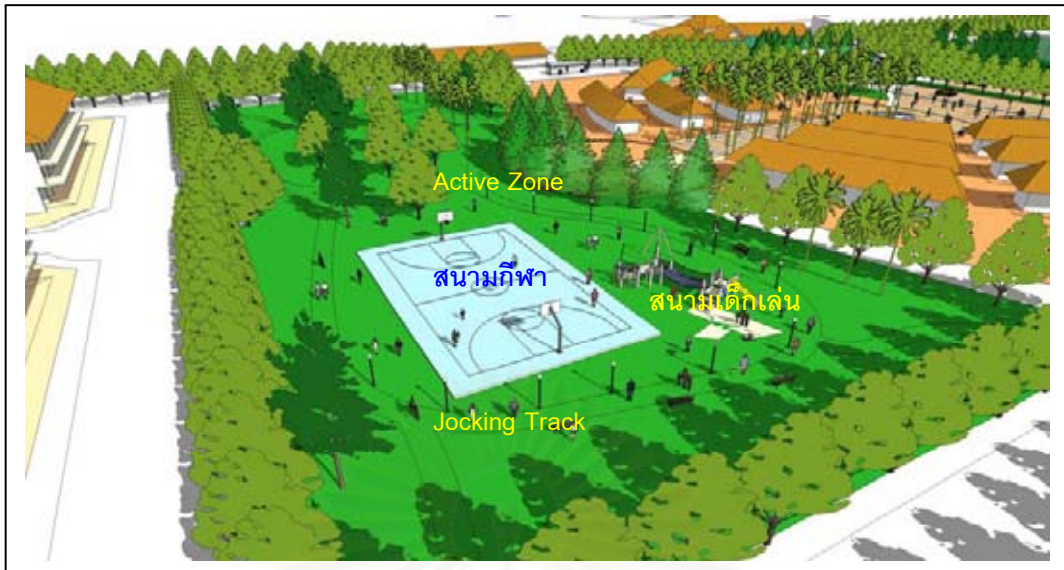
รูปที่ 5-13 ทศนียภาพลานแสดงศิลปวัฒนธรรม

ลานอเนกประสงค์ สามารถจัดกิจกรรมได้หลากหลาย ในช่วงที่ไม่มีเทศกาลใด สามารถจัดให้เป็นตลาดนัด หรือตลาดกลางคืน ในลักษณะ Night Bazaar ที่มีการค้าขายในเวลากลางคืน มีสินค้าที่หลากหลาย สร้างกิจกรรม และชีวิตชีวาให้แก่พื้นที่ และในช่วงที่มีเทศกาลพิเศษ สามารถจัดเป็นพื้นที่จัดงาน หรือเป็นพื้นที่แสดงกิจกรรมด้านศิลปวัฒนธรรมได้



รูปที่ 5-14 ทศนียภาพการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟ

บริเวณสถานีรถไฟ ปรับปรุงสถานีใหม่เพื่อรองรับการขยายตัว เปิดมุมมองสู่สถานีจากถนนรื่นรมย์ ในส่วนของจุดหมายตาเดิม ปลูกต้นไม้ทรงพุ่มเพื่อเป็นฉากหลังเน้นตัวป้ายเมืองขอนแก่น ส่วนเชื่อมต่อระหว่างศูนย์แสดงสินค้ากับร้านค้าชุมชน มีการยกระดับและปูพื้นด้วยวัสดุเดียวกันกับลานเพื่อสร้างความเชื่อมต่อเป็นทางเท้า และเป็นการชะลอรถที่จะแล่นผ่านด้วย

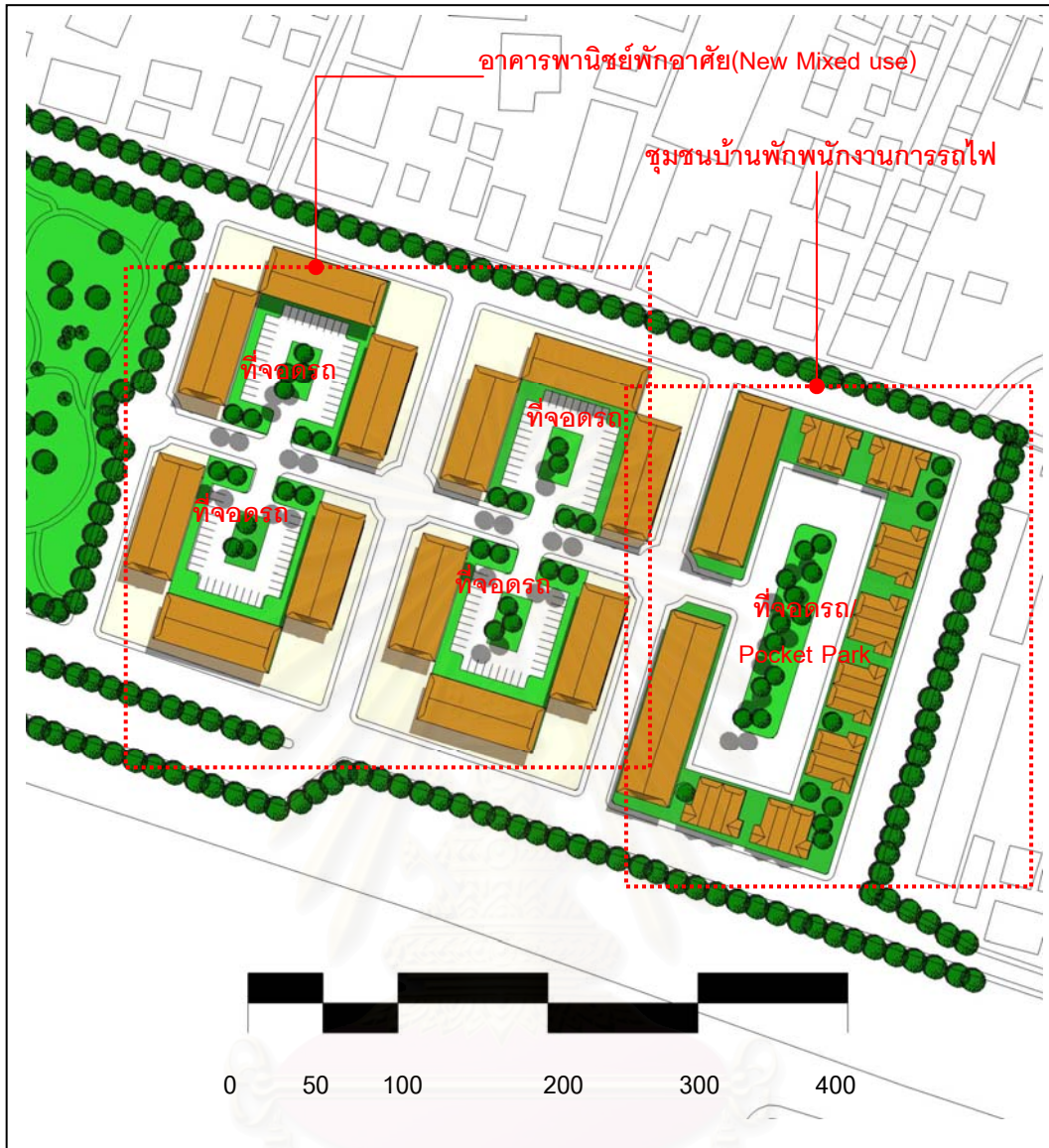


รูปที่ 5-15 ทักษะภาพสวนสาธารณะชุมชนส่วนที่ 1 (Active)



รูปที่ 5-16 ทักษะภาพสวนสาธารณะชุมชนส่วนที่ 2 (Passive)

สวนสาธารณะชุมชน เสนอแนะในจัดเป็นสองส่วน ได้แก่ ส่วนกิจกรรมที่ต้องใช้กำลัง มีการเคลื่อนไหว(Active) กับส่วนที่เป็นกิจกรรมแบบสงบ(Passive) สามารถรองรับกลุ่มผู้ใช้ได้ทุกกลุ่มอายุ นอกจากนี้จะเป็นพื้นที่สีเขียวของเมืองแล้วยังเป็นพื้นที่กันชน(Buffer) ระหว่างสวนพานิชยกรรมกับสวนพักผ่อนอีกด้วย



รูปที่ 5-17 ผังขยายบริเวณที่ 3 (ชุมชนบ้านพักพนักงานการรถไฟ)

โครงการพัฒนาพื้นที่บ้านพักพนักงานการรถไฟ

รายละเอียดโครงการ

- 1 แพลตพนักงานการรถไฟ อาคารสูง 3 ชั้น 2 หลัง รองรับพนักงานการรถไฟได้ 80 คน
- 2 บ้านแฝดพนักงานการรถไฟระดับสูง จำนวน 16 ยูนิต รองรับ 16 คน
- 3 ที่จอดรถ และ GREEN AREA
- 4 อาคารพาณิชย์พักอาศัยให้เช่า ของการรถไฟ อาคารสูง 3 ชั้น 12 หลัง มีทั้งหมด 120 ยูนิต เพื่อเป็นการพัฒนาพื้นที่ที่มีความหลากหลาย และสร้างรายได้ให้แก่การรถไฟกำหนดให้ OSR. 50%



รูปที่ 5-18 ทศนียภาพการพัฒนาพื้นที่ชุมชนบ้านพักพนักงานการรถไฟ 1

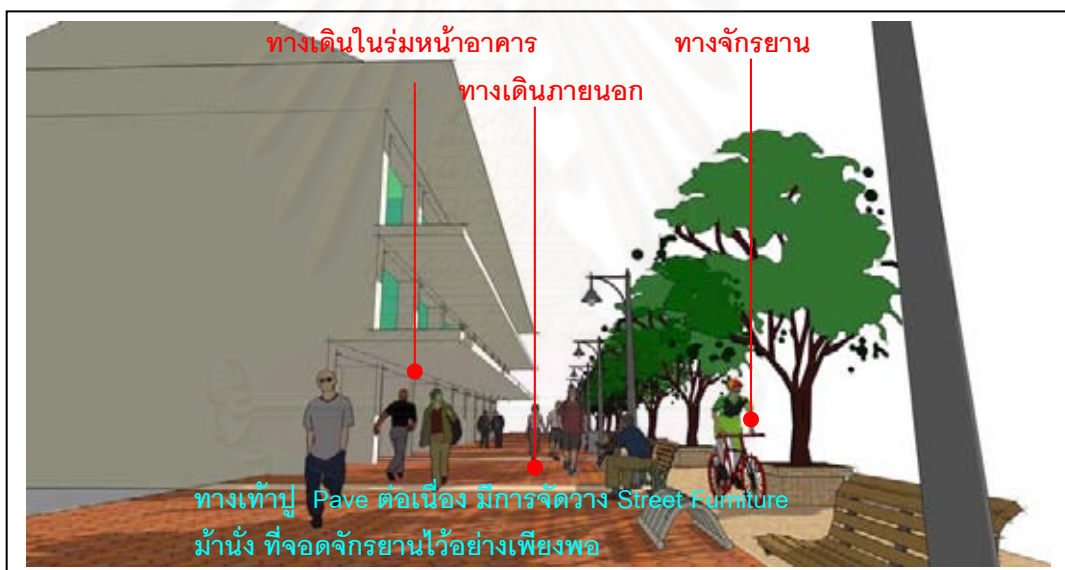


รูปที่ 5-19 ทศนียภาพการพัฒนาพื้นที่ชุมชนบ้านพักพนักงานการรถไฟ 2

การพัฒนาที่อยู่อาศัยสำหรับพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย วางผังพัฒนาโดยการรวมที่พักอาศัยเป็นหน่วยใหญ่ โดยให้เป็นการพัฒนาในแนวตั้ง ซึ่งเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินที่คุ้มค่ากว่าสภาพปัจจุบัน โดยในการพัฒนาครั้งนี้เป็นการพัฒนาในระยะสั้น จึงกำหนดพื้นที่สำหรับรองรับจำนวนพนักงานที่มีอยู่เดิม คือ 60 ครั้วเรือน และเพื่อสำหรับพนักงานที่จะเพิ่มขึ้นในระยะสั้นได้อีก 20 ครั้วเรือน โดยกำหนดความสูงอาคารไม่เกิน 3 ชั้น (อ้างอิงจากความสูงเฉลี่ยของอาคารใกล้เคียง) และเพื่อจำกัดความหนาแน่นของประชากรในพื้นที่ เพื่อคุณภาพชีวิตของประชากรในชุมชน และเพื่อกำหนดแนวเส้นขอบฟ้า (Sky Line) ให้กลมกลืนกับสภาพโดยรอบของโครงการ



รูปที่ 5-20 ทศนียภาพการพัฒนาพื้นที่ชุมชนบ้านพักพนักงานการรถไฟ 3

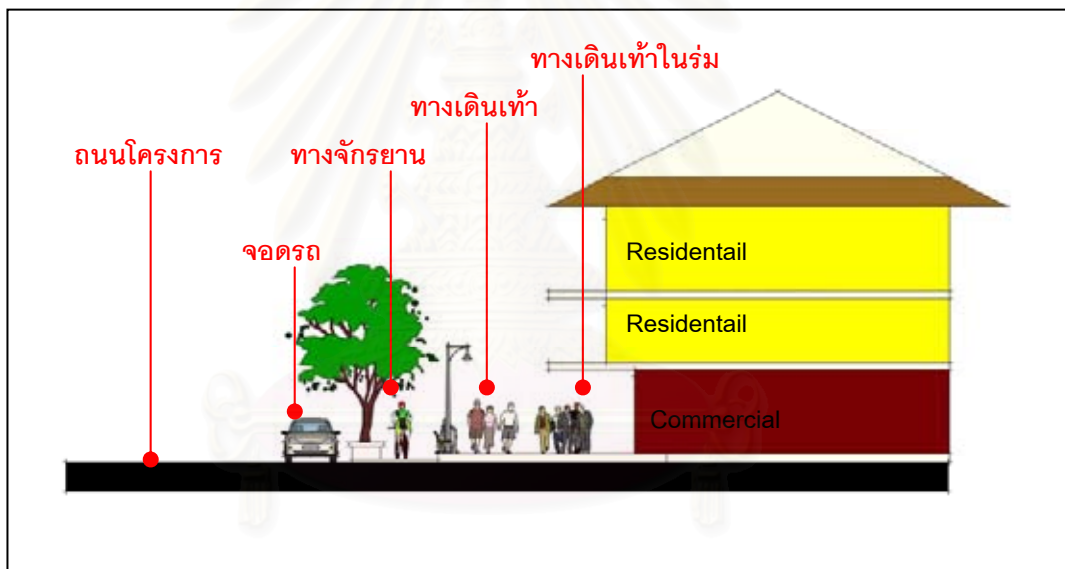


รูปที่ 5-21 ทศนียภาพทางเดินเท้า ทางจักรยานภายในโครงการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

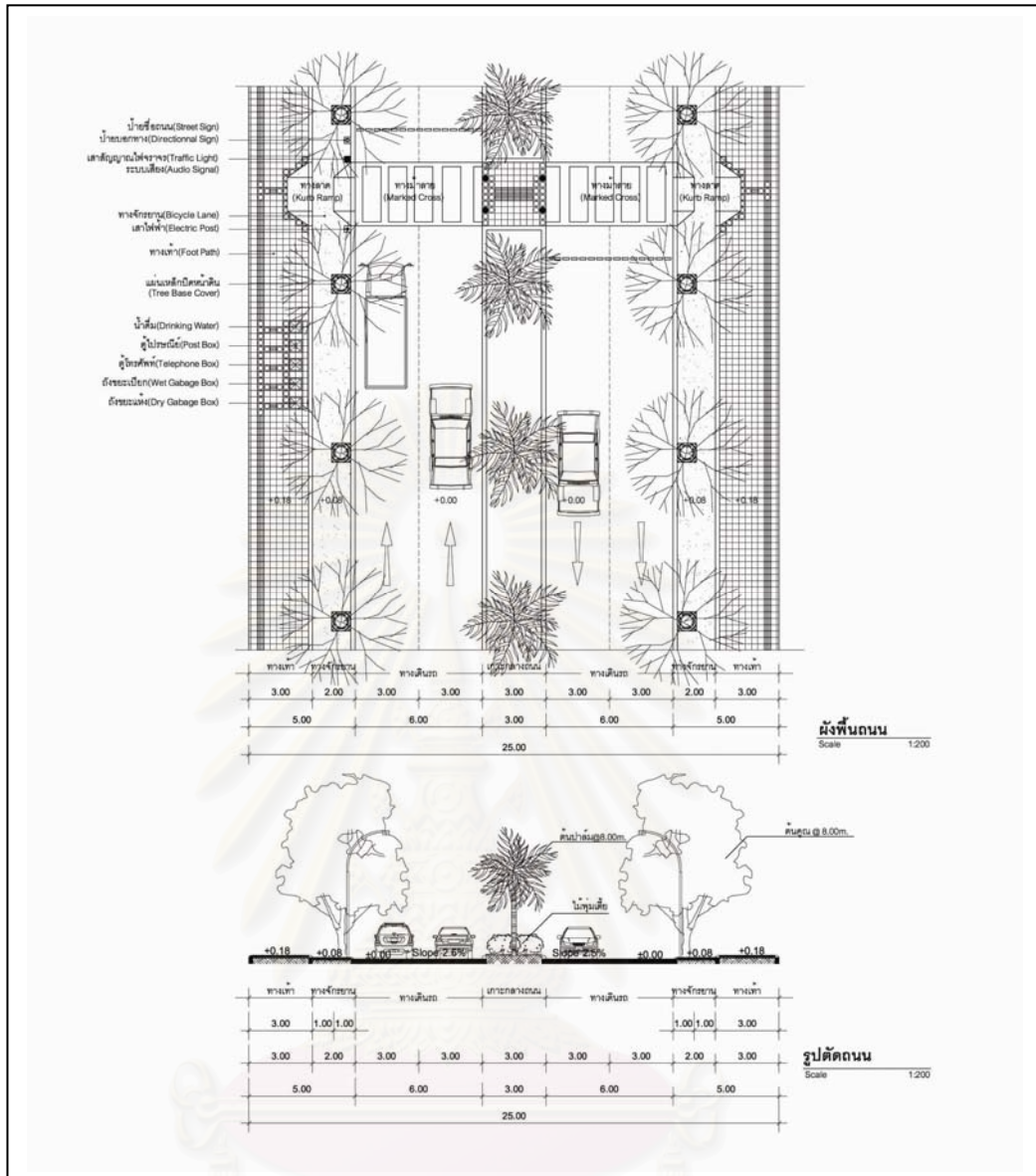


รูปที่ 5-22 ทักษะภาพพื้นที่สาธารณะระหว่างอาคาร



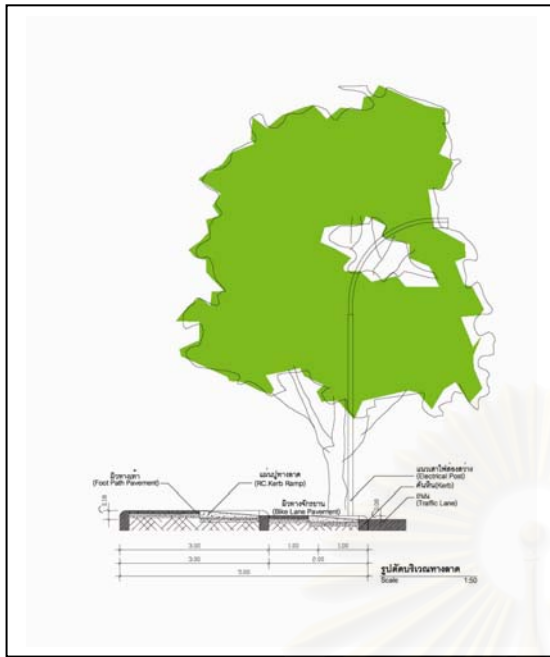
รูปที่ 5-23 รูปตัดแสดงการใช้พื้นที่อาคารพาณิชย์ พักอาศัย(Mixed use) และทางเดินเท้าในโครงการ

รูปแบบอาคารพาณิชย์พักอาศัย เป็นอาคารสูง 3 ชั้น โดยพื้นที่ชั้นล่าง ออกแบบไว้เพื่อกิจกรรมด้านพาณิชย์กรรม ค้าขาย ชั้น 2 และ 3 ออกแบบไว้เพื่ออยู่อาศัย โดยออกแบบทางเดินเท้าสำหรับสัญจรและเพื่อการจับจ่ายใช้สอยของประชาชน ซึ่งแบ่งทางเท้าออกเป็น 2 แบบ 1. ทางเท้าในร่มที่มีกันสาดของอาคารคลุม สำหรับประชาชนที่สัญจรและทำการจับจ่ายใช้สอย และ 2. ทางเท้าสำหรับผู้สัญจรผ่าน ซึ่งแยกกิจกรรมชัดเจน ทำให้การสัญจรเป็นไปอย่างสะดวก นอกจากนี้ยังมีการจัดเตรียมทางจักรยาน เพื่อส่งเสริมการใช้จักรยาน ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว และลดการใช้พลังงาน สำหรับที่จอดรถของผู้มาใช้บริการสามารถจอดได้ที่ที่จอดซึ่งจัดไว้ให้จอดขนานกับทางเท้า บนผิวจราจร 1 ช่องทาง

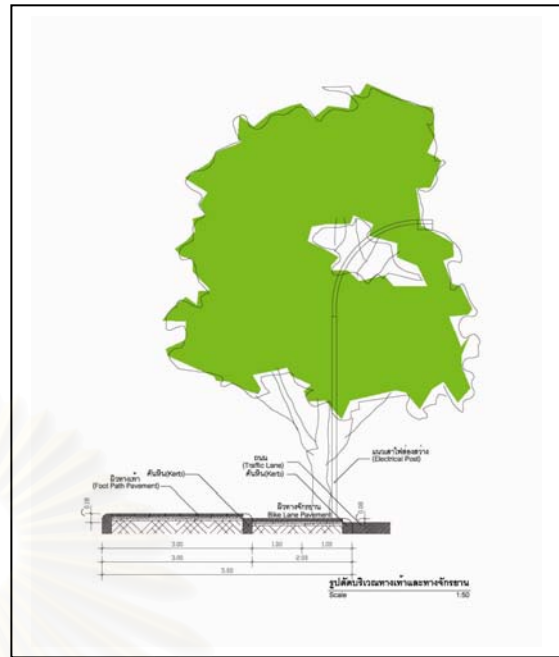


รูปที่ 5-24 รายละเอียดการปรับปรุงทัศนียภาพ และการจราจรบนถนนสายหลัก

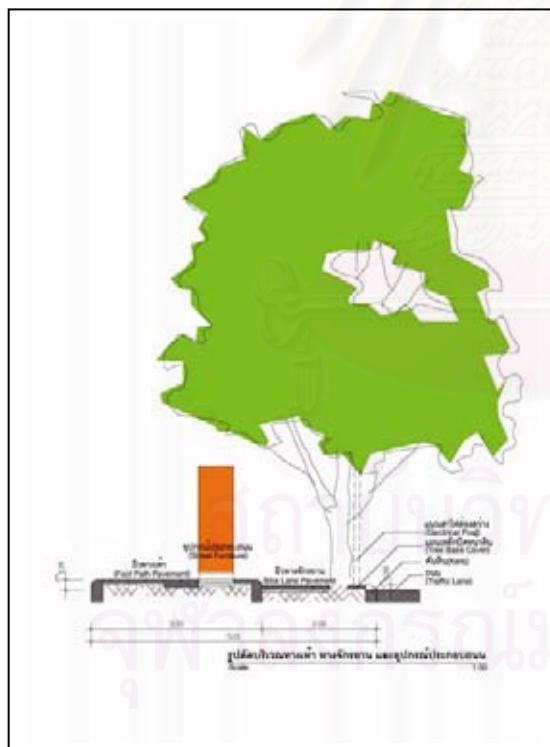
สถาบันวิทยบริการ
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



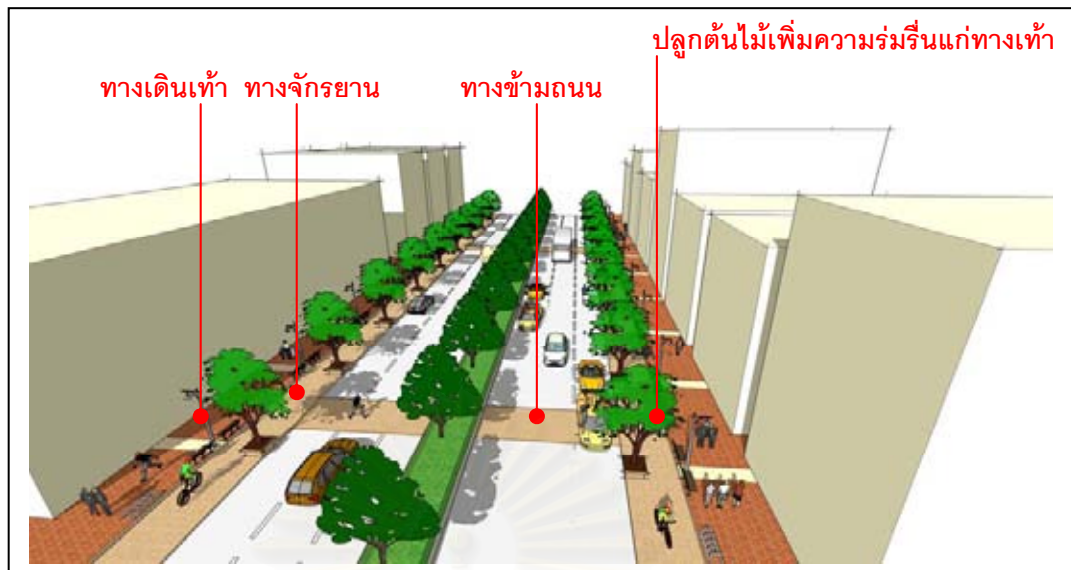
รูปที่ 5-25 รูปตัดบริเวณทางลาด



รูปที่ 5-26 รูปตัดบริเวณทางเท้าและทางจักรยาน



รูปที่ 5-27 รูปตัดบริเวณทางเท้า ทางจักรยาน และอุปกรณ์ประกอบถนน



รูปที่ 5-28 ทักษะภาพแนวทางในการปรับปรุงภูมิทัศน์ และการจราจรบนถนนสายหลัก 1



รูปที่ 5-29 ทักษะภาพแนวทางในการปรับปรุงภูมิทัศน์ และการจราจรบนถนนสายหลัก 2

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

5.5 สรุปผลการพัฒนา

จากการศึกษาโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟขอนแก่น ผู้วิจัยได้นำเสนอแนวทางในการพัฒนาพื้นที่สรุปดังนี้

1. การวางผังบริเวณ และการจัดกลุ่มกิจกรรม โดยมีเป้าหมายหลักในการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นศูนย์กลางการค้า การแสดงและกระจายสินค้า และการติดต่อธุรกิจ ที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มประเทศความร่วมมือลุ่มน้ำโขง และพัฒนาพื้นที่ว่างเปล่า โดยในการพัฒนาในครั้งนี้เป็นการพัฒนาในระยะสั้น(5-10 ปี) โดยเป็นเน้นการแก้ปัญหาของพื้นที่ที่ส่งผลกระทบต่อเมือง ประเด็นหลักคือการแก้ปัญหาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน และพื้นที่เสื่อมโทรมให้คุ้มค่ากับศักยภาพที่ดิน โดยมีการจัดกลุ่มอาคารบ้านพักพนักงานการรถไฟให้มีความกระชับ มีการใช้พื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ มีพื้นที่สีเขียว สวนสาธารณะที่ร่มรื่นสวยงาม อีกทั้งพัฒนาพื้นที่เพื่อการพาณิชย์โดยให้มีการใช้พื้นที่ผสมกลมกลืน เพื่อสร้างรายได้ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย รวมทั้งทำให้พื้นที่มีความหลากหลายของกิจกรรม โดยการพัฒนานี้เป็นการพัฒนาเพื่อเพิ่มมูลค่าของที่ดิน และเป็นการเตรียมพร้อมสำหรับการพัฒนาในระยะยาวต่อไป

2. การพัฒนาและปรับปรุงระบบการคมนาคมขนส่งและการสัญจร แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและความคับคั่งของรถยนต์ที่เข้าสู่พื้นที่ โดยเสนอให้มีการตัดถนนเพิ่มเติม เพื่อใช้เป็นเส้นทางเลี่ยงและให้มีตัวเลือกในการใช้เส้นทางของรถยนต์เพิ่มขึ้น ลดปริมาณการสัญจรผ่าน(Through Traffic) ส่งเสริมให้มีการใช้ระบบขนส่งมวลชน รวมทั้งการสร้างและปรับปรุงทางเดินเท้าที่มีความสมบูรณ์ สามารถเชื่อมต่อกับส่วนต่างๆที่สำคัญของเมืองได้

3. การปรับปรุงภูมิทัศน์ โดยการเปิดมุมมองในพื้นที่ให้มากที่สุด การจัดพื้นที่โล่งสาธารณะ สวนสาธารณะที่เหมาะสมกับการเป็นที่พักผ่อนหย่อนใจของประชาชน ปรับปรุงภูมิทัศน์ริมถนนสายหลัก การเชื่อมต่อด้านมุมมองตามแนวถนนในพื้นที่โครงการ และการจัดเตรียมอุปกรณ์ประกอบถนน(Street Furniture) ที่เหมาะสม สวยงามด้วย

ผลจากการศึกษา สามารถนำไปพิจารณาประกอบใช้ประโยชน์ในการวางแผนพัฒนาพื้นที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยการพัฒนาพื้นที่จากการศึกษานี้สามารถนำไปประกอบกับการพัฒนาเมืองขอนแก่น ตามศักยภาพร่วมกับทางเทศบาลนครขอนแก่น ซึ่งกำลังมีการพัฒนาในหลายๆ ส่วนให้มีความสอดคล้องกันและทำการพัฒนาให้เป็นรูปธรรม จะทำให้การพัฒนาเมืองขอนแก่นในฐานะเมืองหลักของภูมิภาคเป็นไปอย่างสมบูรณ์ต่อไป

5.6 สรุปผลการศึกษา

การวิจัยของโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟขอนแก่น จังหวัดขอนแก่นนี้ พบว่าปัญหาที่เกิดขึ้นเป็นปัญหาทางด้านกายภาพ ที่เห็นได้ชัดเจน เช่น ปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่โดยรวม ความเสื่อมโทรมของพื้นที่ พื้นที่ทิ้งร้างว่างเปล่าขาดการดูแล ความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย ขาดเอกลักษณ์ของพื้นที่ และปัญหาการจราจร เมื่อพิจารณาปัญหาประกอบกับศักยภาพของพื้นที่ เห็นได้ว่าพื้นที่ยังขาดความพร้อมในการรองรับการพัฒนา และสำหรับการพัฒนาให้เป็นที่ไปตามนโยบายระดับประเทศหรือระดับภูมิกษณนั้น เป็น

โครงการระยะยาวซึ่งต้องใช้เวลาในการศึกษา และงบประมาณจำนวนมากในการพัฒนา หากแต่ปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบันเป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อภาพรวมของเมืองมาเป็นระยะเวลานาน เห็นควรที่จะมีการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวเพื่อแก้ปัญหาในพื้นที่ ซึ่งเป็นปัญหาด้านกายภาพ ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ การสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีตามแนวความคิด New Urbanism แสดงให้เห็นถึงคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชนที่ได้รับจากการวางแผนและการพัฒนาชุมชนเมืองที่ดี

ด้วยข้อจำกัดของเวลา ทำให้ไม่สามารถศึกษาค้นคว้าข้อมูลในเชิงลึก ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาตามนโยบายของทางภาครัฐและข้อมูลในด้านการกำหนดโครงการ ดังนั้นแนวทางในการพัฒนาแลพการออกแบบที่นำเสนอมานั้น อาจเป็นการแก้ปัญหาและอาจเป็นคำตอบที่สอดคล้องกับปัญหาและศักยภาพในระดับหนึ่ง ทั้งนี้ ผลการศึกษาที่ได้อยู่บนพื้นฐานของขบวนการวิจัยที่มีข้อมูลและเวลาอย่างจำกัด โดยอาศัยแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ประกอบกับการวิเคราะห์ข้อมูลและการสมมุติฐานของผู้วิจัย ในการนำเสนอแนวทางแก้ปัญหา โดยคำนึงถึงคุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่เป็นหลัก

อย่างไรก็ดีผลการศึกษาที่ได้ สามารถนำไปใช้ให้เป็นประโยชน์ในการวางแผนพัฒนาพื้นที่ให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่มากนักน้อย โดยเฉพาะการนำเสนอประเด็นปัญหาซึ่งสามารถนำไปวิเคราะห์ร่วมกับแผนนโยบายการพัฒนาในระยะยาว เพื่อหาแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสมกับพื้นที่เปรียบเทียบกับแนวทางการพัฒนาอื่นๆ ที่จะทำให้การศึกษาต่อไปได้

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

- กำธร กุลชล, (2545). การออกแบบชุมชนเมืองคืออะไร: การติดตามหาคำตอบในรอบ 40 ปี.
กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- ระหัตถ์ โรจนประดิษฐ์. (ม.ป.ป.). เอกสารประกอบการสอนวิชา การวางแผนภาคและเมือง
และการออกแบบชุมชนเมือง: Responsive environments. (ม.ป.ท.).
- ส่วนวิเคราะห์วิจัย สำนักพัฒนามาตรฐานผังเมือง. (2545) รายงานการศึกษา ด้านเศรษฐกิจ สังคม
ประชากร ในพื้นที่ศึกษาเพื่อการวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะเมืองขอนแก่น. ขอนแก่น.
- นิลุบล คล่องเวสสะ. (2535). เอกสารประกอบการเรียนการสอน การวางแผนและการ
ออกแบบสวนสาธารณะในเมือง (Urban park planning & design). กรุงเทพมหานคร:
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- อรรถวุฒิ แก้วสุทธิพล. (2544). การฟื้นฟูย่านพานิชยกรรมเก่าเทศบาลเมืองสุพรรณบุรี. วิทยานิพนธ์
ปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย

ภาษาอังกฤษ

- Bentley, I., Alcock, A., Murrain, P., MaGlynn, S., and Smith, G. (1985). *Responsive environment: A manual for designers*. London: The Architecture Press.
- Brambilla, R. And Longo, G. (1977). *For pedestrians only: Planning design and management of traffic – free zones*. New York: Whitney Library of design.
- Cullen, G. (1961). *Townscape*. New York: Reinhold Publishing Corporation.
- Hester, T. R. (1975). *Neighborhood space*. America Pennsylvania:
Dowleu Hutchivson & Ross.
- Lynch, K. (1960). *The image of city*. United States of America: The M.I.T. Press.
- Moughtin, C. (1999). *Urban design: Method and techniques*. Gillinghom: Great Britain.
- Katz, Peter. (1994). *The New Urbanism: Toward an Architecture of Community*. New York: McGraw-Hill
- Leccese, Michael and McCormick, Kathleen. Eds. (2000). *Charter of New Urbanism*. New York: McGraw-Hill.
- Colemen, Woodbery. Ed. (1962). *Urban Redevelopment : Problem and Practices*. The University of Chicago Press.
- Watson, D., Plattus, A., and Shibley, R. (2003). *Time – saver for urban design*. United States of America: The McGraw – Hill Companies

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นายชัชวาลิต แก้วลาดวงษ์ เกิด 19 ธันวาคม 2520 ที่จังหวัดชัยภูมิ สำเร็จการศึกษาปริญญาตรี
สถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น เมื่อปี พ.ศ. 2544
ประสบการณ์การทำงานก่อนเข้าศึกษา ได้แก่ พ.ศ. 2544-2545 สถาปนิก งานวางผังแม่บท กองแผนงาน
มหาวิทยาลัยศิลปากร และ พ.ศ.2545-2546 สถาปนิก บริษัทปทุมดีไซน์ดีวิลอป จำกัด เข้าศึกษาต่อใน
สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปี พ.ศ. 2546



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย